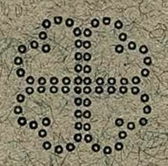
FERROCARRIL SAN CARLOS = ROCHA

CONTRATACION
Y
CONSTRUCCION

LA EMPRESA E. BERLAN Y CIA.
SE JUSTIFICA ANTE LA
OPINION PÚBLICA

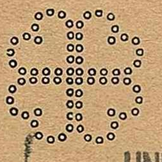


MONTEVIDEO
ARDUINO HERMANOS, Impresores.
Calle Cerrito, 691 - 93
1928

FERROCARRIL SAN CARLOS = ROCHA

CONTRATACION
Y
CONSTRUCCION

LA EMPRESA E. BERLAN Y CIA.
SE JUSTIFICA ANTE LA
OPINION PÚBLICA



MONTEVIDEO
ARDUINO HERMANOS, Impresores.
Calle Cerrito, 691 - 93
1928

La razón de ser de este libro

Desde que la Empresa E. Berlan & Cía. tomó a su cargo la obra de la construcción del ferrocarril entre San Carlos y Rocha, se vió asediada por una hostilidad constante que llegó a las columnas de la prensa, lo mismo que al Parlamento y a las autoridades administrativas, presentándola como una confabulación de sórdidos intereses para medrar ilícitamente a expensas del Estado.

La Empresa no quería sostener polémicas, por lo cual rara vez dió a publicidad los escritos que presentaba a la Administración Pública para destruír los cargos que se le dirigían.

Ahora bien, esas explicaciones fragmentarias no han podido llenar los objetivos de una defensa completa y metódica, que ponga en evidencia, de un modo absoluto, la corrección de nuestros procederes.

La recopilación de antecedentes que vamos a presentar, no obstante las omisiones indispensables para no darle una extensión desmedida, tendrá ese objeto. La opinión pública, representada por todos aquellos que algún interés pueden tener en juzgar a la Empresa Berlan & Cía., encontrará en sus páginas, ocupadas en su mayor parte por documentos, la historia fidedigna de la construcción del ferrocarril de San Carlos a Rocha, con sus principales antecedentes legales y administrativos, así como los incidentes más importantes surgidos entre la Empresa y la Administración Pública, exhibidos más de una vez, en perjuicio de la primera.

Tenemos la convicción de que quien lea esa recopilación saldrá plenamente persuadido de que, lejos de haber pretendido lucrar ilícitamente a expensas de la colectividad, la Empresa Berlan & Cía. ha procedido con todo celo respecto de los intereses de aquélla, renunciando sin mayores resistencias ganancias legítimas, puesto que se fundaban en un contrato legalmente celebrado después de repetidos estudios y de madura consideración por la Administración Pública; procurando reducir el costo de la obra, sin embargo de que su interés era elevarlo, desde que aumentaban así sus porcentajes sobre dicho costo, y activando en lo posible la ejecución de los trabajos, cuya lentitud en ningún caso fué resultante de omisiones o actos de los encargados de ejecutarlos.

La tarea de disipar la atmósfera hostil que se ha formado en torno de la Empresa Berlan & Cía., no es fácil, lo reconocemos; porque los oídos de muchas personas se abren más fácilmente a la maledicencia que a la verdad, y porque aquélla encuentra siempre más trasmisores oficiosos que la segunda; pero, con todo, es tal la razón que nos asiste y tan poderoso el cúmulo de antecedentes que la complementan, que sentimos plena confianza en la eficacia del esfuerzo vindicativo que ofrecemos al juicio de la opinión pública.

Antecedente legal originario

La autorización legal para la construcción del ferrocarril de San Carlos a Rocha, figura en la ley de 30 de Enero de 1919, que aprueba el contrato celebrado ''ad referendum'' entre el Poder Legislativo y don H. Warren, apoderado del Ferrocarril Uruguayo del Este para la adjudicación de esta línea y el contrato celebrado ''ad - referendum'' entre el Poder Ejecutivo y la John H. Pope en representación de ''The Uruguay Ralway Company'' relativo a la adquisición de la línea entre Rocha y La Paloma.

He aquí el texto de dicha ley:

CÁMARA DE REPRESENTANTES.

La Honorable Cámara de Representantes, en sesión de hoy, ha sancionado el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.° — Apruébase el contrato ''ad referendum'' celebrado entre el Poder Ejecutivo y don H. Warren en representación del Ferrocarril Uruguayo del Este, relativo a la compra de la línea férrea, por el Estado, con las ampliaciones que se agregan.

Art. 2.° — Apruébase el contrato ''ad referendum'' celebrado por el Poder Ejecutivo y don John H. Pope, en representación de ''The Uruguay Railway Company'', relativo a la adquisición de la línea férrea que va de Rocha al Puerto de La Paloma, y de los materiales destinados a su prolongación, con las ampliaciones que se agregan.

Art. 3.° — El Poder Ejecutivo contratará la construcción de la línea férrea de San Carlos o del Abra de Perdomo a Rocha, aplicando a esa construcción el material adquirido de ''The Uruguay Railway Cía.''. El trazado de esa línea debe responder, en general, a los estudios ya realizados.

Art. 4.° — El contrato expresado en el artículo anterior será efectuado total o parcialmente por el Poder Ejecutivo, llamándose a licitación pública para las obras y para la adquisición de materiales de construcción y explotación.

Las licitaciones tendrán por base la contratación del precio de costo, que el Poder Ejecutivo deberá contralorear en la forma que estime más conveniente. Corresponderá al contratista una comisión de 10 % en las sumas destinadas a ejecuciones de obras y de 3 % en las sumas destinadas a adquisición de material de construcción y explotación.

Art. 5.° — Para atender al pago de las licitaciones indicadas en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo emitirá Títulos de Deuda Pública denominados ''Bonos Ferrocarrileros'', que devengarán un interés de 6 % anual y 1 % de amortización anual acumulativa. Estos títulos podrán ser realizados a un tipo no menor del 95 % de su valor nominal.

Los Bonos Ferrocarrileros afectarán hipotecariamente la línea construída, y tendrán, además, la garantía subsidiaria del Estado.

Art. 6.° — El Poder Ejecutivo procederá al estudio de una línea férrea que ligue el Ferrocarril Uruguayo del Este con el Puerto de Montevideo, y asociará el proyecto de estación terminal con el de construcción del Mercado de Frutos.

El Poder Ejecutivo procederá a estudiar el plan de líneas férreas que exige la vialidad de la región del Este y presentará a la Honorable Asamblea el proyecto de construcción respectivo.

Art. 7.° — Destínase para atender los gastos que demande el cumplimiento de esta ley y para fondo permanente de construcción de ferrocarriles del Estado:

a) Los beneficios de la explotación de las líneas construídas.

b) Los excedentes sobre el 6 % que retroviertan las líneas garantidas de acuerdo con sus respectivos contratos de construcción.

c) Las cantidades que se economicen en el pago de las garantías a las líneas férreas, tomando como base el monto calculado en el Presupuesto General de Gastos para los servicios del corriente año económico.

d) El producto de los impuestos aplicados o a aplicarse a los ferrocarriles existentes, una vez vencido el plazo de liberación que establecen las concesiones respectivas.

e) El importe de la garantía de la línea del Uruguayo del Este.

Art. 8.° — El Poder Ejecutivo efectuará las obras de arte y arreglos de calzadas más necesarios para que pueda ser servido el tráfico en el camino Minas - Aiguá - Lascano.

Estas obras serán atendidas con el rubro de Vialidad del Presupuesto General de Gastos.

Art. 9.° — Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Honorable Cámara de Representantes, en Montevideo, a 20 de Diciembre de 1918.

Firmado:

DOMINGO ARENA,
Presidente.

Arturo Miranda,
Secretario.

El llamado a licitación

De acuerdo con esta ley, la Administración Pública publicó el "Pliego de Condiciones" para el llamado a licitación para la construcción del ramal San Carlos - Rocha.

Pliego de condiciones para el llamado de licitación y construcción del ramal San Carlos a Rocha

Llámase a propuesta para la construcción de la línea férrea de San Carlos - Rocha, a que se refiere la Ley de 30 de Enero de 1919, de acuerdo con los planos, pliego de condiciones especiales y demás documentos que han sido aprobados con fecha 7 de Abril de 1920.

Artículo 1.° — Los proponentes se presentarán por escrito al Ministerio de Obras Públicas declarando que se ajustarán a todas las disposiciones y condiciones expresadas en la citada Ley, y en el presente Pliego de Condiciones, debiendo también cumplirse con todo lo dispuesto en la Ley General de Ferrocarriles y la reglamentación de 1884, siempre que no se oponga en nada a las Leyes y Decretos especiales relativos a la línea que se saca a licitación.

Art. 2.° La licitación se hará tomando como base de comparación los precios unitarios a los efectos del estudio de las propuestas, debiendo los licitadores señalar todos los precios que se especifican en el artículo 4.°. La Administración, apreciando dichos precios unitarios y el costo total de las obras, deducido éste de la aplicación de los mismos al cubaje y cantidades de obra y materiales que se licitan, resolverá sobre la aceptación de la más conveniente a sus intereses.

Art. 3.° — Deberá el licitador indicar el precio total por que se ejecuta la obra, a los efectos de la garantía de que habla el artículo 17.

Art. 4.° — El licitador deberá fijar en su propuesta los siguientes precios unitarios para los rubros indicados a continuación:

Metro cúbico de terraplén.
» » » desmonte en tierra.
» » » » » tosca.
» » » » » balastro.
» » » » » piedra.
» » » mampostería en elevación, de piedra.
Metro cúbico de mampostería en fundaciones, de piedra.
Metro cúbico de mampostería en ladrillo.
Tonelada de hierro para superstructura metálica de puentes.
Costo de la armadura de un kilómetro de vía, incluso levante y balastaje.
Costo de un kilómetro de rieles.
» » » » » línea telegráfica.
» » » » » alambrados laterales.
Costo de edificios para Estaciones y casas de camineros, de acuerdo con los planos tipos y pliego de condiciones formulados por la Administración.
Costo de los corrales y embarcadero de ganado.
» del metro lineal de puente provisorio de madera.
Costo del kilómetro del replanteo de la línea proyectada.
Costo del metro cúbico de piedra para mampostería.
Costo del metro cúbico de arena.
» del metro cúbico o por cada 1.000 kilos de cal.
Costo por cada 1.000 kilos de portland.
Precio de alquiler que se abonará por máquinas, plataformas y breacks.

Todo ello a los efectos de la situación mensual y estudio de su propuesta.

Art. 5.° — Deberá el licitador, además, dar un detalle minucioso de la clase de materiales a emplear en la vía, rieles, eclisas, durmientes, clavos tirafondos, material de puentes, etc., etc.

Art. 6.° — El precio de todos los materiales y herramientas deberá fijarlo el licitador entregados al pie de la obra.

Art. 7.º — La piedra, arena, cal, portland, y todo otro material local de construcción, será motivo de un examen y recepción previa antes de autorizar su empleo, corriendo por cuenta del Contratista los gastos que pudieran originarse con ese motivo.

Art. 8.º — Todos los materiales locales a emplear en la obra serán de primera calidad a juicio de la Dirección de Ferrocarriles, pudiendo en cualquier momento ordenar su retiro, cuando fueren considerados defectuosos o de mala calidad o que no llenaren las condiciones necesarias para una buena construcción. Los gastos que con ese motivo se originen serán por cuenta del Contratista.

Art. 9.º — El licitador se deberá limitar en su propuesta a llenar los claros del formulario que redactará el Ministerio de Obras Públicas. No se tomará en cuenta la propuesta que se aparte de dicho formulario, aun cuando diera mayores ventajas que las solicitadas, modificando las cláusulas establecidas por la Administración.

Art. 10. — El término para dar comienzo a las obras queda fijado en tres meses desde el día en que fuera aceptada la respectiva propuesta y notificada dicha aceptación al interesado.

Art. 11. La obra deberá quedar totalmente terminada a los *30 meses* contados desde el día de su iniciación, o sea a los *33 meses* de la fecha en que se ha aceptado la propuesta.

Art. 12. — La construcción de las obras no podrá suspenderse en ningún caso, ni por ningún motivo, por más de *tres meses* consecutivos, salvo caso de fuerza mayor debidamente comprobado por el Poder Ejecutivo.

Art. 13. — El Ministerio de Obras Públicas entregará al licitador, en el acto de firmar la escritura - contrato de ejecución de obras, una copia legalizada de los planos, de acuerdo con los cuales deberá realizar los trabajos. Deberán estos planos ser firmados por el Contratista y la Dirección de Ferrocarriles. Para el caso de solicitar copias le serán entregadas previo pago de los gastos de impresión, debiendo ir siempre visados por la Dirección de Ferrocarriles.

Art. 14. — La seriedad del mantenimiento de las propuestas deberá ser abonada con un boleto de depósito de $ 2.000.00 en efectivo o en Títulos de Deuda Pública, hecho en la Tesorería del Ministerio de Obras Públicas, con anterioridad al acto de su presentación.

Art. 15. — Todos los gastos originados por concepto de escrituración de la concesión, serán de cuenta del Contratista, siendo la extensión de la escritura hecha de Oficio.

Art. 16. — El Contratista estará obligado a asegurar todos sus obreros en el Banco de Seguros del Estado.

Art. 17. — En el acto de ser aceptada una propuesta, y al pasar a escritura pública el respectivo Contrato, deberá el licitador depositar en el Banco de la República una garantía correspondiente al 2 % del valor total de obra licitada, de acuerdo con el artículo 3.º. Dicha garantía podrá hacerse en metálico, Títulos de Deuda Pública o propiedades raíces, pudiendo los contratistas disponer de los intereses que dicha garantía devengue.

Art. 18. — Podrá el Contratista ir retirando su garantía proporcionalmente, a medida que acredite haber realizado obra que pueda cubrir su importe, quedando, en consecuencia, hipotecada la línea por el total de las cantidades devueltas en la parte proporcional hasta la terminación y recepción de los trabajos.

Art. 19. — El Poder Ejecutivo se reserva la facultad de rescindir el Contrato si al expirar el término estipulado para la terminación de las obras el Contratista no hubiera cumplido con todas las condiciones del presente pliego de condiciones.

Art. 20. — Los casos de fuerza mayor señalados por el Contratista serán debidamente apreciados por la Administración, oyendo los informes de sus Oficinas Técnicas. La resolución que tomare en este caso el Ministerio de Obras Públicas, será de carácter inapelable.

Art. 21. — En el caso del artículo anterior, las sumas depositadas como garantía por el Contratista, quedarían a beneficio del Estado cuando fuere rescindido el Contrato.

Art. 22. — La Administración Pública puede imponer durante la ejecución de los trabajos las modificaciones o variantes al trazado que juzgare conveniente.

Art. 23. — La determinación de estas variantes por parte del Poder Ejecutivo deberán establecerse dentro de plazos que no comprometan el desarrollo progresivo de la obra, con perjuicio de los Contratistas.

Art. 24. — En las variantes y modificaciones que fueren aprobadas y ordenadas, se estará

a los precios unitarios señalados en la respectiva propuesta, para formular el precio total del largo modificado al solo efecto de la aplicación de los porcentajes de beneficio del Contratista, reservándose la Administración el derecho de computar un trozo por el otro, si lo estimare conveniente para sus intereses.

Art. 25. — Los planos de variantes que fueren presentados a la Superioridad, lo serán sujetándose en un todo a los planos tipos fijados por la Dirección de Ferrocarriles.

Art. 26. — No podrá el licitador, en ningún caso, hacer valer la demora en la terminación de las obras dentro del plazo señalado, dando como causal la presentación de proyectos de variantes y el tiempo empleado en su estudio y aprobación.

Art. 27. — En todo lo referente a expropiaciones y adquisición de tierras, extracción de piedra, tierra, arena, balasto, y demás materiales indispensables para la obra, el Contratista obrará como un delegado del Poder Ejecutivo, estando asistido de las mismas obligaciones.

Art. 28. — Es facultativo del Contratista iniciar las obras en el punto que mejor le convenga, debiendo, no obstante, oír a la Administración para mejor conciliar la rápida ejecución del trabajo.

Art. 29.— Habrá dos recepciones de la obra, una parcial y otra definitiva. La primera tendrá lugar a los seis meses de concluído el trozo que deberá tener 30 kilómetros como mínimum, y la segunda recepción definitiva a los doce meses, contados del día en que la Dirección de Ferrocarriles haya comunicado al Contratista, por escrito, estar dicha Sección en condiciones de traficar con pasajeros.

Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente en lo relativo a la extensión de 30 kilómetros, el Estado se reserva la facultad de habilitar secciones de menor kilometraje.

Art. 30. — Hasta tanto la línea no sea recibida definitivamente, el Contratista queda responsable de la buena construcción y solidez de las obras de tierra y de arte, debiendo ejecutar todas las mejoras, correcciones y ampliaciones que juzgare indispensables la Dirección de Ferrocarriles. Queda, además, sujeto a las responsabilidades de carácter general indicadas en el Código Civil.

Art. 31. — Si durante la ejecución o después de terminada la obra se constatara que no había sido hecha de acuerdo con las buenas reglas de arte y suficientes condiciones de seguridad, la Dirección de Ferrocarriles podrá exigir su demolición parcial o total y su reconstrucción en forma. El Contratista no tendrá, en este caso, derecho a reclamación e indemnización alguna.

Art. 32. — Toda diferencia o desavenencia entre los ingenieros de la Dirección de Ferrocarriles y el Contratista será resuelta por el Ministerio de Obras Públicas.

Art. 33.— Habiendo desacuerdo entre el Poder Ejecutivo y el Contratista sobre las aplicaciones de las cláusulas del Contrato y del presente Pliego de Condiciones, se estará a lo que resuelvan los árbitros nombrados, uno por el Poder Ejecutivo y otro por el Contratista, siendo el tercero indicado de común acuerdo y debiendo ser los tres ingenieros diplomados.

Art. 34. — Todos los ingenieros de la Administración encargados de la fiscalización e inspección de las obras, deberán ser alojados por el Contratista dentro de la Zona de trabajo, proporcionándoles, al mismo tiempo, los medios de traslación para el más cómodo y rápido desempeño de su cometido.

Art. 35. — Es facultativo del Contratista la elección de su personal obrero, debiendo la mitad de él ser de nacionalidad uruguaya.

Art. 36. — Deberá el Contratista indicar al Ministerio de Obras Públicas antes de iniciar las obras, su domicilio legal y quién es el Ingeniero Director de las mismas, con el cual se entenderá directamente la Administración.

Art. 37. — El Contratista deberá cumplir todas las órdenes de servicio y observaciones que le sean trasmitidas por escrito al Ingeniero Director, debiendo acusar recibo por escrito dentro del término de 24 horas a todas las comunicaciones que emanaren de la Dirección de Ferrocarriles.

Art. 38. — Todo trabajo que se ejecute sin la orden dada por escrito por los ingenieros de la Dirección de Ferrocarriles puede mandar ser demolida, siendo de cuenta del Contratista todos los gastos que se originen con tal motivo y sin tener derecho a indemnización alguna.

Art. 39. — Durante todo el tiempo que dure la ejecución del trabajo, habrá en el terreno un ingeniero de la Dirección de Ferrocarriles, con el cual podrá entenderse el Contratista.

Art. 40. — Toda comunicación hecha al Ingeniero Director de las Obras se considerará como hecha al Contratista.

Art. 41. — El Contratista deberá emplear en la construcción de este trozo de línea férrea, los materiales y herramientas depositados en la Estación Rocha, y que le sean entregados por el Estado y los cuales han sido adquiridos por el mismo a la Uruguay Railway Cía.

Art. 42. — Los precios por los cuales les serán entregados esos materiales, son los indicados en el inventario levantado por la Inspección General de Ferrocarriles en los días 7, 8 y 9 de Junio de 1917.

Art. 43. — Al entregar el certificado mensual por parte de la Dirección de Ferrocarriles, se hará la respectiva deducción de los materiales y herramientas que haya recibido el Contratista en virtud del artículo anterior, con clara especificación de cantidad y precios.

Art. 44. — Para el caso de que el Contratista desee recibir de una sola vez todos los materiales y herramientas, le serán entregados de inmediato al iniciarse los trabajos, descontando su valor en las primeras órdenes de pago que reciba para su cobro por obra hecha.

Art. 45. — El pago de los trabajos será hecho contra certificados mensuales expedidos por la Dirección de Ferrocarriles.

Art. 46. — Los ingenieros de la Dirección de Ferrocarriles, procederán mensualmente a hacer un metraje detallado de la obra hecha; igualmente anotarán los materiales acopiados al pie de la obra.

Art. 47. — Para la expedición de los Certificados mensuales indicados en el artículo 45, se aplicarán los precios unitarios de la propuesta a la cantidad de trabajo que resulte del metraje hecho en virtud del artículo anterior y al cual habrá dado su conformidad el Ingeniero Director de la obra.

Para los materiales y herramientas acopiados al pie de la obra, se procederá en idéntica forma, previa conformidad dada a la cantidad por el Ingeniero Director, aplicando los precios de la propuesta. Tratándose de materiales y herramientas cuyo precio no haya sido indicado en la propuesta, se estará al precio más bajo de plaza, teniendo siempre en cuenta, por lo menos, el tomado entre distintas casas de comercio. Dichas adquisiciones se harán siempre con el visto bueno de la Dirección de Ferrocarriles.

Art. 48. — Las planillas de jornales y sueldos de todo el personal empleado en las obras, serán pasadas semanalmente a la Dirección de Ferrocarriles, quien por este hecho tendrá facultad para revisar las libretas de jornales que lleven los distintos Jefes de trabajos dependientes del Contratista. Dichas libretas deberán ser visadas por la Dirección de Ferrocarriles, al igual que todos los libros que lleve el Contratista.

Art. 49. — Los materiales de construcción y explotación que adquiera el licitador de acuerdo con lo estipulado en el artículo 47, le serán abonados con el porcentaje de beneficios correspondiente.

Art. 50. — Se imputarán al costo de la obra como gastos generales, los siguientes:

1.º Sueldo del personal técnico de Dirección y de Oficina, cuyo número será acordado con la Administración Pública.
2.º Alquileres de Oficinas.
3.º Gastos de movilidad y transportes del personal técnico y de trabajo.
4.º Utiles de trabajo.
5.º Gastos judiciales por concepto de expropiaciones.
6.º El seguro del personal y el impuesto de Pensiones a la Vejez.

El costo de todos estos gastos será fijado de acuerdo con la Administración Pública.

Art. 51. — La Empresa llevará un libro de apuntes de adquisición de materiales, sellado y firmado por la Dirección de Ferrocarriles, quedando aquélla en la obligación de presentarlo a requerimiento de los empleados de la misma. También llevará la libreta de apuntes de jornales de todo el personal ocupado en la obra, sellada y firmada por la misma Dirección de Ferrocarriles.

Art. 52.—Los materiales y herramientas que se acopien al pie de la obra, revisados y recibidos por la Dirección de Ferrocarriles, lo serán en virtud de un boleto entregado al Contratista y a cuya presentación, a fin de cada mes, se extenderá el respectivo certificado.

Art. 53. — Los certificados mensuales entregados por la Dirección de Ferrocarriles serán abonados por el Ministerio de Obras Públicas, en la forma y especie señalada en el artículo 5.º de la Ley. Dichos certificados serán entregados antes del día 25 del mes siguiente.

Art. 54. — La transferencia del Contrato de Construcción no podrá llevarse a cabo sin la previa autorización del Poder Ejecutivo, siendo facultativo de éste su aceptación o rechazo, sin

dar lugar a reclamación o protesta de ningún género.

Art. 55. — La suspensión de las obras por parte del Poder Ejecutivo, dará lugar a una indemnización al Contratista equivalente al 10 % de la parte de la línea que quedare por realizar.

Art. 56. — A los efectos del artículo anterior se tomará como precio kilométrico, el señalado en la propuesta, deducido del precio total de la obra.

Art. 57. — Al término de la recepción definitiva, le será devuelta al Contratista su garantía.

Art. 58. — Hasta tanto no sea recibida la línea definitivamente, y después del plazo de seis meses de recepción provisoria, correrán de cuenta del Contratista los gastos de conservación y mantenimiento de la línea, recibiendo por este concepto, y siempre que el tráfico se hiciera por cuenta del Estado, la cantidad de $ 15.00 por kilómetro, debiendo tener al efecto un personal mínimo de 10 hombres por sección de 25 kilómetros.

Art. 59. — Las herramientas usadas y que hubieran sido introducidas libres de derecho, serán depositadas donde indique la Dirección de Ferrocarriles, hasta la terminación de la obra, para hacer su clasificación y autorizar su venta en las condiciones señaladas en el Reglamento de Control de Ferrocarriles.

Art. 60. — Siempre que no se oponga en nada a la Ley General de Ferrocarriles o a su reglamentación o a la Ley de 30 de Enero de 1919, y al presente Pliego de Condiciones, se deberá cumplir con el Pliego de Condiciones Generales para la construcción de obras públicas, aprobado por el Poder Ejecutivo el 24 de Julio de 1913.

Art. 61. — A los efectos del artículo 45, a los metrajes de la obra hecha se aplicarán los precios unitarios de costo obtenidos en la licitación. Al efecto de la aplicación de los porcentajes establecidos por la Ley, la Dirección de Ferrocarriles llevará una contabilidad especial para distribuír las cantidades correspondientes a ejecución de obra y adquisición de materiales; le corresponderá al Contratista como beneficio un 10 % sobre las cantidades relativas a ejecución de obra, y de 3 % sobre la correspondiente a adquisición de materiales.

Art. 62. — Para las obras y trabajos cuyos precios no se hayan especificado en la propuesta, se procederá en la siguiente forma para liquidar su pago: Los ingenieros de la Dirección de Ferrocarriles controlarán los gastos empleados en dichos trabajos, haciendo su total en cada caso y aplicando el porcentaje de utilidades del 10 % fijado por la Ley.

Montevideo, Abril 25 de 1919.

Comparación de propuestas

En presencia de este llamado se constituyó la Empresa Berlan & Cía., formada por nueve socios, de los cuales siete orientales, si es que se puede negar esa calidad a hombres como don Manuel Lessa y don Emilio Berlan, incorporado el primero a todas las manifestaciones de la vida nacional desde que tuvo uso de razón, y factor, el segundo, durante largos años, en importantes obras públicas nacionales.

Dentro del plazo fijado para la presentación de las propuestas, se presentaron en un segundo llamado, por haber sido declarado desierto el primero, las siguientes:

La de la Empresa de Obras Públicas de Buenos Aires (Compañía Alemana); la de la Empresa Adams, Shaw & Cía., y la de la Empresa Berlan & Cía.

El precio total de la obra, fijado por los proponentes de acuerdo con el texto del Pliego de Condiciones al efecto de fijar el monto de la garantía, era en las diferentes propuestas de:

$ 5.223.000.00, oro, en la de la Empresa de Obras Públicas de Buenos Aires.

$ 3.600.000.00, en la de Adams, Shaw & Cía.

$ 2.175.000.00, en la de Berlan & Cía.

En cuanto a los precios unitarios que los proponentes indicaban, también de acuerdo con el Pliego de Condiciones, eran los siguientes:

UNIDAD DE OBRA	Empresa E. Berlan y Cía.	Empresa O. Públicas B. A. - Cía. Alemana	Empresa Adams, Shaw y Cía.
Costo del metro de tierra en terraplenes	$ 0.42	$ 0.92	$ 0.59
» » » » » » desmontes	» 0.39	» 1.41	» 0.59
» » » » tosca » »	» 0.52	» 2.21	» 1.77
» » » » balasto en »	» 0.56	» 3.15	» 1.77
» » » » piedra » »	» 1.60	» 4.85	» 5.32
» » » » mampostería de piedra Elevación .	» 16.95	» 47.40	» 18.52
» » » » » » » fondación .	» 16.95	» 40.50	» 18.52
» » » » » » ladrillos	» 17.50	» 30.00	» 23.46
» tonelada superstructura metalica de puente. . . .	» 330.00	» 687.60	» 346.77
» kilómetro armadura de vía incluso levante y balastaje	» 1.786.00	» 17.650.00	» 6.256.00
» 1.000 metros de rieles y accesorios	» 4.686.00	» 24.871.00	» 17.100.00
» 1.000 metros telégrafo	» 136.00	» 281.00	» 300.00
» 1.000 » alambrados laterales	» 760.00	» 675.00	» 885.00
» metro lineal puente provisorio	» 120.00	» 278.00	» 123.43
» Edificio Estación y casa caminero	» 10.500.00	» —	» 24.450.00
» kilómetro replanteo de vía	» 80.00	» 70.00	» 35.00
» metro cúbico piedra (pié de obra)	» 2.50	» 5.20	» 4.70
» » » arena (» » »)	» 1.60	» 2.54	» 2.35
» 1.000 kilos cal (» » »)	» 32.00	» 38.20	» 26.40
» 1.000 kilos portland (» » »)	» 53.00	» 92.50	» 66.00
» alquileres de máquinas, breack y plataformas. . .	» —	» 50.00	» 30.00
E. BERLAN & Cía.			
Por máquina grande y 12 plataformas (por día)	» 60.00	—	—
y por máquina chica y 12 plataformas (por día)	» 45.00	—	—

La comparación entre los datos que dejamos enunciados era completamente favorable a la Empresa Berlan & Cía., por lo cual la construcción de la obra del ferrocarril San Carlos a Rocha le fué adjudicada.

Comprendemos que ante las cifras que arroja el costo réal de la obra no faltará quien diga que es fácil presentar propuestas por precios módicos para realizar obras por sumas mucho mayores, pero esto, que exhibiría a la Empresa engañando al Estado con la perspectiva de precios irrealizables, se destruye con solo pensar:

1.° — Que la lista de materiales y trabajos cuyos precios unitarios enunciaba el pliego de condiciones, no es completa en dicho pliego, como que se omitían rubros tan importantes como el de durmientes, por lo cual, necesariamente, debía ser excedido el monto que resultaba de la aplicación de los precios unitarios a la obra prevista en esa enunciación.

2.°—Que la modificación del trazado hizo que se aumentaran considerablemente los movimientos de tierra con los gastos consiguientes.

3.° — Que las interrupciones en la ejecución de las obras y la lentitud de aquélla durante largos períodos, hechos no imputables a la Empresa Berlan & Cía., hicieron que los gastos generales,

pesando sobre la obra durante un término mucho más largo que el previsto lógicamente, aumentase también el precio de aquéllas.

El contrato primitivo

Adjudicada la obra a la Empresa Berlan & Cía., se redujeron a escritura pública las condiciones en que de acuerdo con la ley de 30 de Enero de 1919, debían efectuarse los trabajos, redactándose la escritura pública que transcribimos íntegramente, y en la cual anotamos al margen de sus cláusulas, los artículos del Pliego de Condiciones con que concuerdan:

Contrato. — En Montevideo, a veinticinco de Febrero de 1921, ante mí, el suscrito escribano de Gobierno, y testigos al final firmados, comparecen, por una parte, los señores Dr. Feliciano Viera, arquitecto Humberto Pittamiglio y Dr. Toribio Vidal Belo, en el carácter que invisten, respectivamente, de Presidente del Consejo Nacional de Administración, de Ministro de Obras Públicas y de Secretario del referido Consejo, y por la otra parte don Emilio Berlan, de nacionalidad francés, mayor de edad, casado con doña María Pascal, domiciliado en la casa número 1764 de la Avenida 18 de Julio de esta ciudad, por la razón social ''E. Berlan & Cía.'', personas todas de mi conocimiento de que doy fe, y para dejar consignado en este Protocolo de Contratos del Poder Ejecutivo dicen: Que con fecha 3 de Setiembre del año 1920, el Ministerio de Obras Públicas, autorizado por el Consejo Nacional de Administración, llamó a licitación pública por segunda vez, en razón de haberse declarado desierto el primer llamado, para la construcción de la línea férrea de San Carlos a Rocha. Que este segundo llamado a licitación se hizo a base del pago de la obra en moneda nacional oro, sellado y no en bonos, en virtud de resolución del propio Consejo Nacional de Administración de fecha 22 de Febrero del año en curso, que más adelante se transcribirá. Que efectuada la licitación dispuesta de acuerdo con avisos publicados en dos diarios de esta capital, se presentaron las propuestas formuladas por las firmas ''E. Berlan & Cía.'', ''Compañía G. de Obras Públicas'' (Sociedad Anónima), y ''Adams & Shaw'', las que existen rubricadas en los antecedentes respectivos; esas propuestas fueron pasadas a informe de la Dirección de Ferrocarriles, la que aconsejó la aceptación de la presentada por la firma ''E. Berlan & Cía.'', dictándose, en consecuencia, por el Consejo Nacional de Administración, la resolución que a continuación se transcribe, así como la propuesta de la citada firma, y dicen así: Ministerio de Obras Públicas. — Montevideo, Diciembre 21 de 1920. — Vistas las propuestas presentadas por los señores E. Berlan & Cía., ''Compañía G. de Obras Públicas'' (S. A.), y los señores Adams & Shaw, a la licitación efectuada para la construcción del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, y resultando de lo manifestado por la Dirección de Ferrocarriles en el precedente informe que la más ventajosa de dichas propuestas es la de los señores E. Berlan & Cía., Se resuelve: Aceptar la propuesta de los señores E. Berlan & Cía. para la construcción del referido Ferrocarril, sin la limitación establecida en la misma, supeditando los precios indicados para la superstructura metálica de los puentes y los rieles, a las fluctuaciones fijadas por las usinas y a las diferencias de cambio. Las obras se llevarán a cabo por el Contratista de acuerdo con el régimen de construcción que, para el desarrollo de los trabajos, le transmitirá el Ministerio de Obras Públicas, y en el bien entendido de que esa limitación no dará derecho al contratista a indemnización de especie alguna. También podrá el Ministerio disponer la suspensión provisoria de los trabajos, sin derecho a indemnización de parte de los contratistas, y al reanudarse los trabajos, el Contrato quedará prorrogado por el doble del tiempo de la suspensión dispuesta. Comuníquese y notifíquese al interesado, quien debe expresar en dicho acto su conformidad con las modificaciones contenidas en esta resolución, y pase a la Escribanía de Gobierno y Hacienda, para que, previo depósito de la garantía correspondiente, formalice con el adjudicatario el contrato respectivo. — Devuélvase a los demás proponentes la garantía depositada para el mantenimiento de sus respectivas propuestas. — VIERA. — Pittamiglio. — *T. Vidal Belo,* Secretario. — ''Ferrocarril San Carlos - Rocha, Propuesta. — Don Emilio Berlan & Cía., constituyendo do-

micilio legal en la calle 18 de Julio N.° 1764, declara aceptar los términos de la Ley y Reglamentación con arreglo a los cuales se licita el ramal ferroviario San Carlos - Rocha, comprometiéndose a ejecutar dichos trabajos de acuerdo con los planos y pliegos de condiciones especiales que han sido aprobados por decreto de fecha 7 de Abril de 1920, por un precio total de $ 2.175.000.00, y los siguientes precios unitarios:

Metro cúbico de Terraplén . .	$	0.42
Metro cúbido de desmonte en tierra, costo	»	0.39
Metro cúbido de desmonte en tosca	»	0.52
Metro cúbico de desmonte en balastro, costo	»	0.56
Metro cúbico de desmonte en piedra, costo	»	1.60
Metro cúbico de mampostería de piedra en fundaciones, costo	»	16.95
Metro cúbico de mampostería de piedra en elevación, costo . .	»	16.95
Metro cúbico de mampostería de ladrillo, costo	»	17.50
Tonelada de hierro para superstructura metálica de puente, costo	»	330.00
Costo de la armadura de un kilómetro de vía, incluso levantes y balastro	»	1.786.00
Costo de kilómetro de rieles, incluso accesorios	»	4.686.00
Costo de un kilómetro de línea telegráfica	»	136.00
Costo del kilómetro de alambrados laterales	»	760.00
Costo de edificios para Estaciones y casas de camineros, de acuerdo con los planos, tipos y pliegos de condiciones formulados por la Administración.		
Por cada estación	»	10.500.00
Costo metro lineal de puente provisorio de madera	»	120.00
Costo de kilómetro de replanteo de la línea proyectada . . .	»	80.00
Costo metro cúbico piedra para mampostería.	»	2.50
Costo metro cúbico de arena . .	»	1.60
Costo metro cúbico o por cada mil kilos de cal	$	32.00
Costo por cada mil kilos de portland	»	53.00
Precio del alquiler que abonará por máquinas, plataformas y breack - tren con doce plataformas, breack y máquina grande (diario)	»	60.00
Con máquina chica	»	45.00

Me comprometo a dar el total de los trabajos completamente terminados en un plazo de 30 meses después de haber sido aceptada mi propuesta. Detallo a continuación la clase de materiales que me comprometo a emplear en la obra, de acuerdo con lo señalado en el artículo 5.° del pliego de condiciones. Los rieles a colocar en la obra serán de acero tipo Vignole de un peso de 32 kilos por metro lineal. Las eclipsas, tornillos y clavos de vía serán de acero iguales al tipo empleado en las líneas existentes en el país. La superstructura metálica de los puentes serán de acero de la mejor calidad obtenidas en las Usinas americanas, francesas e inglesas, no pudiendo precisar con anterioridad su procedencia, en virtud de la situación mundial y de las dificultades y restricciones con que se tropieza actualmente para adquirir esta clase de materiales. Los durmientes tendrán las dimensiones usuales y serán de madera dura de quebracho, u otra especie análoga a los ya empleados en el país y de acuerdo con lo que resuelvan los ingenieros del Gobierno. En lo relativo a los materiales a emplearse en las mamposterías, puentes provisorios, etc., serán de las mejores calidades existentes en plaza y en la región de las obras. Los precios indicados en esta propuesta para la superstructura metálica de los puentes y de la vía quedan sujetos a las fluctuaciones fijadas por las Usinas y a la diferencia de cambios. — Montevideo, Octubre 4 de 1920. — E. Berlan & Cía. — Que en mérito de la propuesta y resoluciones superiores preinsertas, la firma E. Berlan & Cía. se había presentado al Ministerio de Obras Públicas, solicitando la correspondiente aprobación del Contrato de Obra que a continuación se transcribe, conjuntamente con el informe producido al respecto por la Dirección de Ferrocarriles y Superior resolución del Consejo Nacional de Administración, que dice así: Contrato de construcción de la línea férrea de San Carlos a Rocha, a que se refiere la Ley 30 de

Enero de 1919, bajo las bases y condiciones siguientes:

1.° — La construcción de esa línea férrea se hará por los señores E. Berlan & Cía., con sujeción al presente contrato y según los planos auténticos que en este acto se les entrega para la ejecución de la obra, sujetándose a las disposiciones de la Ley General de Ferrocarriles de 1884 y su reglamentación, y del pliego de condiciones generales de Obras Públicas aprobado por el Poder Ejecutivo el 24 de Julio de 1913, en cuanto tales disposiciones no se opongan a las especiales del presente Contrato.

2.° — La Superioridad puede imponer, durante la ejecución de los trabajos, las modificaciones o variantes al trazado que juzgare convenientes. La determinación de estas variantes por parte del Poder Ejecutivo deberá establecerse dentro de términos que no comprometan el desarrollo progresivo de la obra, con perjuicio de los Contratistas. Los planos de variantes que fueren presentados al Gobierno, lo serán sujetos en un todo a los planos tipos fijados por la Dirección de Ferrocarriles. (Artículos 23 y 24 del Pliego de Condiciones).

3.° — En todo lo referente a expropiaciones y adquisición de tierras, extracción de piedra, tierra, arena, balasto y demás materiales indispensables a la obra, el Contratista obrará como delegado y por cuenta del Poder Ejecutivo, estando asistido de las mismas obligaciones. (Art. 27).

4.° — Es facultativo del Contratista iniciar las obras en el punto que mejor le convenga, debiendo, no obstante, oír a la Administración para mejor conciliar la rapidez del trabajo. (Art. 28).

5.° — Habrá dos recepciones de la obra, una parcial y otra definitiva; la primera tendrá lugar a los seis meses de concluído el trozo que deberá tener 30 kilómetros como mínimum; y la segunda, recepción definitiva, a los doce meses contados del día en que la Dirección de Ferrocarriles haya comunicado al Contratista, por escrito, estar dicha Sección en condiciones de traficar con pasajeros. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente en lo relativo a la extensión de 30 kilómetros, el Estado se reserva la facultad de habilitar secciones de menos kilometraje. (Art. 29).

6.° — Hasta tanto la línea no sea recibida definitivamente, el Contratista queda responsable de la buena construcción y solidez de las obras de tierra y de arte, debiendo ejecutar todas las mejoras, correcciones y ampliaciones que juzgare indispensables la Dirección de Ferrocarriles. Queda, además, sujeto a las responsabilidades de carácter general indicadas en el Código Civil. (Art. 30).

7.° — Si durante la ejecución, o después de terminada la obra, se constatara que no había sido hecha de acuerdo con las buenas reglas de arte y suficientes condiciones de seguridad, la Dirección de Ferrocarriles podrá exigir su demolición parcial o total y su reconstrucción en forma. El Contratista no tendrá derecho a reclamación o indemnización alguna. (Art. 31).

8.° — Todos los ingenieros de la Administración encargados de la fiscalización e inspección de las obras, deberán ser alojados por el Contratista dentro de la zona de trabajo, proporcionándoles al mismo tiempo los medios de traslado para el cómodo y rápido desempeño de su cometido. (Art. 34).

9.° — Durante todo el tiempo que dure la ejecución del trabajo, habrá en el terreno un ingeniero de la Dirección de Ferrocarriles con el cual podrá entenderse el Contratista. Todo trabajo que se ejecute sin la orden dada por escrito por el ingeniero de la Dirección de Ferrocarriles, puede mandar ser demolido, siendo de cuenta del Contratista todos los gastos que se originen con tal motivo y sin tener derecho a indemnización alguna. (Arts. 38 y 39).

10. — El Contratista deberá cumplir todas las órdenes de servicio y observaciones que le sean trasmitidas por escrito al Ingeniero Director, debiendo acusar recibo por escrito dentro del término de 24 horas a todas las comunicaciones que emanaren de la Dirección de Ferrocarriles. (Art. 37).

11. — Deberá el contratista indicar al Ministerio de Obras Públicas, antes de iniciar las obras, su domicilio legal y quién es el Ingeniero Director de las mismas, con el cual se entenderá directamente la Administración. Toda comunicación hecha al Ingeniero Director de las obras, se considerará como hecha al Contratista. (Arts. 36 y 40).

12. — El Contratista deberá emplear en la construcción de este trozo de línea férrea, los

materiales y herramientas acopiados y depositados en la Estación Rocha, y que le serán entregados por el Estado, los cuales han sido adquiridos por el mismo a la ''Uruguay Railway Co.''. Los precios por los cuales le serán entregados esos materiales son los indicados en el inventario levantado por la Inspección General de Ferrocarriles en los días 7, 8 y 9 de Junio de 1917. (Arts. 41 y 42).

13. — Al extenderse el Certificado mensual por parte de la Dirección de Ferrocarriles, se hará la respectiva deducción de los materiales y herramientas que haya recibido el Contratista en virtud del artículo anterior, con clara especificación de cantidades y precios. (Art. 43).

14. — La piedra, arena, cal, portland, y todo otro material local de construcción, será motivo de un examen y recepción previa antes de autorizar su empleo, corriendo por cuenta del Contratista los gastos que pudieran originarse con este motivo. Todos los materiales locales a emplearse en la obra, serán de primera calidad a juicio de la Dirección de Ferrocarriles, pudiendo en cualquier momento ordenar su retiro, cuando fueren considerados defectuosos o de mala calidad, o que no llenaren las condiciones necesarias para una buena construcción. Los gastos que con este motivo se originen serán por cuenta del Contratista. (Arts. 7.° y 8.°).

15. — El Contratista estará obligado a asegurar todos sus obreros en el Banco de Seguros del Estado. Es facultativo del Contratista la elección de su personal obrero, debiendo la mitad de él ser de nacionalidad uruguaya. (Artículos 16 y 35).

16. — Toda diferencia o desavenencia entre los ingenieros de la Dirección de Ferrocarriles y el Contratista, será resuelta por el Ministerio de Obras Públicas. (Art. 32).

17. — La Clase de materiales que se emplearán en la vía, como rieles, durmientes, puentes, etcétera, será la especificada por los señores E. Berlan & Cía. en su primera propuesta.

Precio de obras y forma de pago

18. — Regirán para las obras, trabajos y materiales, especificados en la preinserta propuesta de los señores E. Berlan & Cía., los precios unitarios que dicha propuesta determina. Se hace constar:

1.° — Que esos precios unitarios se tomaron por base para calcular el importe de las obras a que ellos se refieren en la suma de $ 2.175.000.00, al solo efecto de determinar la garantía que los contratistas deben depositar al firmarse el presente Contrato. (Art. 3.°).

2.° — Que el precio de materiales y herramientas, que se introducirán libres de derecho de importación, se entenderá por materiales puestos al pie de la obra. (Artículo 6.°).

3.° — Los materiales y herramientas usados y que hubieren sido introducidos libres de derechos, serán depositados donde indique la Dirección de Ferrocarriles, hasta la terminación de la obra, para hacer su clasificación y autorizar su venta en las condiciones señaladas por el Reglamento de Control de Ferrocarriles (art. 59).

19. — Para las obras y trabajos cuyo precio no resulte especificado en la propuesta de los señores E. Berlan & Cía., se establecerá su importe en la siguiente forma:

Los ingenieros de la Dirección de Ferrocarriles controlarán el costo de los materiales y jornales empleados en cada trabajo, y establecerán así su precio real en los Certificados mensuales. A ese efecto, las planillas de jornales y sueldos de todo el personal empleado en las obras, serán pasadas semanalmente a la Dirección de Ferrocarriles, quien por este hecho tendrá facultad para revisar las libretas de jornales que lleven los distintos Jefes de trabajo, dependientes del Contratista. Dichas libretas deberán ser visadas por la Dirección de Ferrocarriles, al igual que todos los libros que lleve el Contratista (Arts. 48 y 62).

20. — Los durmientes y demás materiales y herramientas cuyo precio no resulte especificado en la propuesta de los señores E. Berlan & Cía., serán adquiridos con el acuerdo y visto bueno de la Dirección de Ferrocarriles al más bajo precio de plaza, teniendo en vista los precios tomados en tres distintas casas de comercio. La Empresa llevará un libro de apuntes de adquisición de materiales, sellado y firmado por la Dirección de Ferrocarriles, quedando aquélla en la obligación de presentarlo a reque-

rimiento de los empleados de la misma. (Artículos 47 y 51).

21. — Se imputarán al costo de la obra, como gastos generales, los siguientes, que se incluirán en los Certificados mensuales, a saber:

1.° — *Sueldos* del personal técnico y de Dirección y Oficina, cuyo número será acordado por la Administración Pública.
2.° — *Alquileres* de Oficinas.
3.° — *Gastos de movilidad y transportes* del personal técnico y de trabajo.
4.° — *Utiles de trabajo.*
5.° — *Gastos judiciales por concepto de expropiaciones.*
6.° — *El seguro del personal y el impuesto de Pensiones a la Vejez.* El costo de todos estos gastos será fijado de acuerdo con la Administración Pública. (Art. 50).

22. — El importe de los trabajos será pagado mensualmente a los Contratistas en moneda nacional oro, contra certificados mensuales expedidos por la Dirección de Ferrocarriles, y que comprenderán el importe de toda obra hecha, materiales acopiados y desembolsos efectuados, según los cuatro artículos que preceden. Al importe de obra hecha y desembolsos realizados, es agregará, en cada Certificado, un 10 % de bonificación, y al importe de materiales y herramientas, acopiados, se agregará un 3 % de bonificación, a fin de que ambas bonificaciones sean percibidas mensualmente por los Contratistas. A ese efecto, la Dirección de Ferrocarriles procederá mensualmente a establecer el metraje detallado de la obra hecha y gastos generales correspondientes, así como el importe detallado de materiales y herramientas al pie de la obra. Los materiales y herramientas que se acopien al pie de la obra, revisados y recibidos previamente por la Dirección de Ferrocarriles, lo serán en virtud de un boleto entregado al Contratista y a cuya presentación a fin de cada mes, se extenderá el respectivo Certificado para su cobro. La Dirección de Ferrocarriles extenderá a los Contratistas los correspondientes Certificados dentro de los 15 días siguientes a cada mes vencido. (Arts. 45, 53 y 61).

23. — El importe de los Certificados será pagado a los Contratistas por el Ministerio de Obras Públicas en moneda nacional oro, en el transcurso del mismo mes en que tales Certificados fueren expedidos, de acuerdo con el artículo anterior.

Plazos para la obra

24. — El término para dar comienzo a los trabajos queda fijado en tres meses desde la fecha de este Contrato. La obra deberá quedar totalmente terminada a los 30 meses, contados desde el día de su iniciación, o sea a los 33 meses de la fecha. (Arts. 10 y 11).

25. — Mediante el pago puntual de los trabajos, la construcción de las obras no podrá suspenderse en ningún caso, ni por ningún motivo, por más de tres meses consecutivos, salvo caso de fuerza mayor, debidamente comprobado por el Poder Ejecutivo. Los casos de fuerza mayor señalados por el Contratista serán debidamente apreciados por la Adminstración oyendo los informes de sus Oficinas Técnicas. La resolución que tomará al respecto el Ministerio de Obras Públicas será de carácter inapelable. El Poder Ejecutivo se reserva la facultad de rescindir el Contrato, si, al expirar el término fijado para la terminación de las obras, no se hubiese cumplido con todas las condiciones que en el contrato se establecen. En este caso las sumas depositadas como garantía por el Contratista quedan a beneficio del Estado, cuando fuere rescindido el Contrato. (Arts. 12, 19, 20 y 21).

26. — Salvo el caso previsto por el artículo 30, la suspensión de las obras por parte del Poder Ejecutivo, dará lugar a una indemnización al Contratista equivalente al 10 % de la parte de la línea que quedase por realizar. A los efectos del inciso anterior, se tomará como precio kilométrico el señalado en la propuesta, deducido del precio total de la obra. (Arts. 55 y 56).

27. — Hasta tanto no sea recibida definitivamente la línea, y después del plazo de seis meses de recepción, correrán de cuenta del Contratista los gastos de conservación y mantenimiento de la línea, recibiendo por este concepto, y siempre que el tráfico se hiciere por cuenta del Estado, la cantidad de $ 15.00 por kilómetro, debiendo tener al efecto un personal mínimo de 10 hombres por cada sección de 25 kilómetros. (Art. 58).

28. — La transformación del Contrato de construcción no podrá llevarse a cabo sin la previa autorización del Poder Ejecutivo, siendo facultativo de éste su aceptación o rechazo, sin dar lugar a protesta o reclamación de ningún género. (Art. 54).

29. — Habiendo desacuerdo entre el Poder Ejecutivo y el Contratista sobre las aplicaciones de las cláusulas del presente Contrato, se estará a lo que resuelvan los árbitros nombrados, uno por el Poder Ejecutivo y el otro por el Contratista, siendo el tercero indicado de común acuerdo y debiendo ser los tres, ingenieros diplomados. (Art. 33).

30. — Mediante un previo aviso de dos meses, que deberá dar por escrito a los Contratistas en cada caso, el Gobierno se reserva el derecho de reducir el monto mensual de los subsiguientes trabajos y aún de suspenderlos por un período que no excederá de seis meses consecutivos. Es convenido que en el primer caso, el plazo para la terminación de las obras quedará prorrogado proporcionalmente a la reducción de trabajos ordenada por el Gobierno, y que en el segundo caso, esa prórroga alcanzará al doble tiempo de la suspensión decretada. Es igualmente convenido que la limitación de los trabajos, o su suspensión por orden del Gobierno, no relevará a éste de la obligación de recibir y pagar puntualmente todos los materiales contratados con anterioridad y que lleguen durante los períodos de limitación o de suspensión de los trabajos, pues tales materiales contratados deberán ser recibidos y pagados por el Gobierno en las fechas que determinen los respectivos Contratos de compra, celebrados con conocimiento de la Dirección de Ferrocarriles. La Conservación de las obras y materiales correrá por cuenta del Gobierno, durante los períodos de suspensión de trabajos que haya decretado.

31. — Se hace constar que la firma E. Berlan & Cía., en garantía de las obligaciones que toma a su cargo, ha depositado en el Banco de la República la cantidad de $ 43.603.99, o sean $ 49.400.00 nominales, o sea el 2 % de la obra licitada, según su propuesta, lo que resulta del boleto de consignación expedido con fecha de hoy por el referido Banco, siendo convenido que los intereses de esos títulos devenguen pertenecerán a los Contratistas, quienes podrán al efecto disponer de sus cupones trimestralmente. Podrá asimismo el Contratista ir retirando su garantía proporcionalmente, a medida que acredite haber realizado obra que pueda cubrir su importe, quedando, en consecuencia, hipotecada la línea por el total de las cantidades devueltas en la parte proporcional hasta la terminación y recepción de los trabajos. Al término de la recepción definitiva de las obras le será devuelto a los Contratistas el saldo de la garantía que depositaron. (Arts. 17, 18 y 57).

32. — Todos los gastos originados por concepto de escrituración de la concesión serán de cuenta del Contratista, siendo la otorgación de la escritura hecha, de oficio. — ''Ministerio de Obras Públicas. — Montevideo, Enero 26 de 1921. — Informe de la Dirección de Ferrocarriles.

Por el Ministro: *Rodríguez*, Subsecretario. Montevideo, Enero 26 de 1921.

Excmo. Señor: He estudiado el articulado adjunto, de acuerdo con el cual se deberá contratar la línea férrea San Carlos - Rocha. Sólo se trata, Excmo. Señor, de aclaraciones al pliego de condiciones con arreglo al cual se llamó a licitación; el suscrito aconseja las siguientes observaciones de detalles: en el artículo 1.º se agregará a continuación a donde dice: ''del pliego de condiciones generales de Obras Públicas'', lo siguiente: ''y del pliego de condiciones particular de esta licitación''. El artículo 23 quedará redactado así: ''El importe de los Certificados será pagado a los Contratistas por el Ministerio de Obras en moneda nacional oro, en el transcurso del mes siguiente en que haya sido entregado el Certificado de acuerdo con el artículo anterior''. El artículo 24 se llenará el claro después de la palabra fecha, en esta forma: ''en que fué notificada la resolución del Consejo de Administración aceptando la propuesta''. En el artículo 30, en lugar del aviso de tres meses, se pondrá de dos meses, y se llenará el claro donde dice ''excederá de..... meses'', con la palabra seis. En el artículo 31 se llenará el claro con la suma de $ 43.603.99. Es cuanto debo informar a V. E. — *Arturo V. Rodríguez''*. — ''Ministerio de Obras Públicas. — Montevideo, Enero 28 de 1921. — Visto el Contrato de Obras propuesto

por los señores E. Berlan & Cía. para la construcción del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, de acuerdo con la propuesta presentada a la licitación respectiva y que les fué aceptada por resolución de fecha 21 de Diciembre ppdo. Y atento a lo manifestado por la Dirección de Ferrocarriles en el presente informe, SE RESUELVE: Aprobar, con las modificaciones indicadas en el informe producido por la Dirección de Ferrocarriles, el referido Contrato de obras para la construcción del ferrocarril a que se ha hecho referencia. — Notifíquese al interesado, comuníquese, y previa agregación de los antecedentes respectivos, pase a la Escribanía de Gobierno y Hacienda, para la escrituración correspondiente. — VIERA. — PITTAMIGLIO. — *T. Vidal Belo*, Secretario''. — ''Que considerando el exponente que la resolución que acaba de transcribirse no daba satisfacción a un pedido anteriormente formulado, había resuelto dirigirse nuevamente al Poder Ejecutivo en los términos de que informa el escrito que a continuación se transcribe, conjuntamente con las resoluciones, informes técnicos y demás recaudos pertinentes que dicen tener relación con la gestión de que se trata; y dicen así: Ministro de Obras Públicas. Arquitecto Humberto Pittamiglio. — Excmo. Señor: E. Berlan & Cía., ante V. E. respetuosamente se presentan y exponen: Que, en conocimiento, según vista que nos fué conferida el 29 del corriente, de las modificaciones que V. E. se propone introducir en el texto del Contrato de Obra que hemos sometido a la aprobación de ese Ministerio con fecha 24 del corriente mes, venimos por el presente, a prestar nuestra conformidad a dichas modificaciones, exceptuando las que se refieren al artículo 23. Las observaciones propuestas por la Dirección de Ferrocarriles al citado artículo, alterando la forma de pago, modifican fundamentalmente lo estipulado en el Pliego de Condiciones, pues es evidente, Excmo. Señor, que la aceptación por nuestra parte de esa nueva condición, nos impondría la obligación de acumular el importe de tres meses de obra hecha, lo que, ya lo hemos manifestado, va contra las condiciones establecidas, y aún mismo, contra el sistema de contratación que hace el Estado, efectuando los pagos una vez que el Contratista tiene el certificado en forma en su poder. La acumulación de obra por tan largo tiempo, que tendríamos que soportar hasta la terminación de los trabajos, incluso la adquisición de materiales, circunstancia ésta que aumentará de un modo considerable el importe de los Certificados mensuales, equivale, para nuestra Empresa, a la imposición de una nueva y fuerte garantía, muy superior a la que estamos obligados y dispuestos a depositar, y es por ese motivo, y en la seguridad que V. E. sabrá estimar la justicia y el valor de las observaciones que dejamos formuladas, que solicitamos el mantenimiento del artículo 23 en la forma que lo hemos redactado. Por otra parte, la facultad de suspensión y limitación de obra que se ha reservado el Estado, según los términos de la resolución de fecha 21 de Diciembre de 1920, aceptando nuestra propuesta, tiende a asegurar el pago mensual de las obras ejecutadas, puesto que el Ministerio de Obras Públicas podrá indicarnos la cantidad de obra a emprenderse en los meses siguientes, de acuerdo con los fondos disponibles. Los términos razonables, Excelentísimo señor, en que hemos mantenido los precios de nuestra propuesta, que dará al Estado el verdadero valor de la construcción de ferrocarriles en el país, que restringe al mínimo nuestras utilidades, ya que nuestra finalidad principal no es el particular interés, sino la magnitud de la obra que emprenderemos, en cuanto se relaciona al progreso general, es que nos induce a mantener el artículo 23 en la forma que ha sido propuesto. Por tanto: A V. E. rogamos quiera disponerlo así por ser justicia, etc. — Montevideo, Enero 31 de 1921. — E. BERLAN & CÍA.''. — ''MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. — Montevideo, Febrero 1.° de 1921. — Agréguese a sus antecedentes y pase a informe de la Dirección de Ferrocarriles con recomendación de pronto despacho. — Por el Ministro: *Rodríguez*, Sub - Secretario''. — ''Montevideo, Febrero 2 de 1921. — Excmo. Señor: La observación formulada por el suscrito en su dictamen de 26 de Enero ppdo., que acordaba previo cambio de opinión con V. E. con el ánimo de no perjudicar al licitador, sino con el de dar tiempo a los trámites que tendrá que correr la situación mensual hasta acordar la respectiva orden de pago, lo cual estimo que habiendo diligencia por parte de las Oficinas llamadas a intervenir, puede realizarse en el plazo que se señala, en el artículo 23 propuesto por los señores Emilio Berlan & Cía. En consecuencia, esta Dirección no ve inconveniente en que se ceda a lo solicitado por dichos señores

en su escrito de fecha 31 de Enero ppdo. — *A. V. Rodríguez*''. — ''MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. — Montevideo, Febrero 10 de 1921. — Visto el Contrato de Obra propuesto por los señores E. BERLAN & CÍA., para la construcción del Ferrocarril San Carlos - Rocha, de acuerdo con la propuesta presentada a la licitación respectiva y que le fué aceptada por resolución de fecha 21 de Diciembre ppdo. — Y atento a lo manifestado por la Dirección de Ferrocarriles en los precedentes informes, SE RESUELVE: Aprobar el referido Contrato de Obra con las aclaraciones a los artículos 1.°, 24, 30 y 31 formulados por la Dirección de Ferrocarriles, en su informe fecha 26 de Enero ppdo. El artículo 23 quedará redactado en la siguiente forma: ''Art. 23. — El importe de los Certificados será pagado a los Contratistas en moneda nacional oro, dentro de los quince días siguientes a la fecha que dichos Certificados se hayan mandado abonar por el Consejo Nacional de Administración''. Notifíquese al interesado, comuníquese, y previa agregación de los antecedentes respectivos, pase a la Escribanía de Gobierno y Hacienda para las escrituraciones correspondientes. — VIERA. — H. PITTAMIGLIO. — *T. Vidal Belo*, Secretario''. — Excmo. señor Ministro de Obras Públicas: Arquitecto Humberto Pittamiglio. — ''Excmo. Señor: E. Berlan & Cía., a V. E. respetuosamente dicen: Que al concurrir a notificarnos de la resolución del Honorable Consejo Nacional de fecha 10 del corriente, aprobando las aclaraciones a los artículos 1.°, 24, 30 y 31 del Contrato de Obra que oportunamente presentamos a consideración de V. E., encontramos que al artículo 23 se da una redacción que no contempla las observaciones que en tiempo hemos formulado a V. E. En la nueva forma que la resolución del H. Consejo de fecha 10 del actual da al citado artículo 23, no se señalan plazos determinados para el cobro de los Certificados mensuales, que es precisamente lo que solicitamos en nuestra nota de fecha 31 de Enero ppdo., manteniendo la redacción del citado artículo en la forma que lo hemos presentado, por cuyo motivo ocurrimos nuevamente ante ese Ministerio, para obtener del H. Consejo Nacional, por intermedio de V. E., el mantenimiento del artículo 23 en lo forma que lo hemos propuesto y de acuerdo con lo solicitado en nuestra ya citada nota del 31 de Enero ppdo. informada favorablemente por la Dirección de Ferrocarriles con fecha 2 del corriente mes. Es condición fundamental e ineludible en toda contratación, Excmo. Señor, el determinar plazos para el cobro de la obra hecha, y es por esta consideración que solicitamos a V. E. quiera elevar a la Superior resolución del H. Consejo Nacional nuestro pedido de modificación a la resolución del 10 del corriente a que nos hemos referido. Saluda a V. E. muy atentamente. — E. BERLAN & CÍA. — Montevideo, Febrero 12 de 1921''. — ''MINISTERIO DE OBRAS PÚRLICAS. — Montevideo, Febrero 22 de 1921. — Visto el escrito presentado por los señores E. Berlan & Cía., solicitando la modificación de la redacción dada al artículo 23 del Contrato de Obra para la construcción del Ferrocarril San Carlos - Rocha, aprobado por resolución de fecha 1.° Febrero corriente, y atento a las razones aducidas por los peticionarios, SE RESUELVE: Modificar la citada resolución de 10 de Febrero corriente, en lo que se refiere al artículo 23 ya citado, que queda redactado en la siguiente forma: ''Art. 23. — El importe de los Certificados será pagado a los Contratistas por el Ministerio de Obras Públicas en moneda nacional oro, en el transcurso del mismo mes en que tales Certificados fueren expedidos, de acuerdo con el artículo anterior''. Comuníquese y pase con sus antecedentes a la Escribanía de Gobierno y Hacienda, como está dispuesto. — VIERA. — H. PITTAMIGLIO. — *T. Vidal Belo*, Secretario''. — ''El día 23 de Febrero de 1921, notifiqué a los señores E. BERLAN & CÍA. la resolución precedente. — *Jaime Vivas Cerantes*, D. de S. — E. BERLAN & CÍA.''. — ''Concuerda lo relacionado y transcrito con sus antecedentes originales que he tenido a la vista y a los que me remito que doy fe, así como de que los comparecientes continuaron diciendo: que de conformidad con lo relacionado e inserto en el cuerpo de esta escritura, se obligan por la misma, recíprocamente y en la representación que respectivamente invisten, a su cumplimiento en forma y con arreglo a derecho. Y yo, el escribano autorizante, hago constar: *a)* Que don EMILIO BERLAN comparece en su calidad de socio activo y Administrador general, con facultades para este otorgamiento, de la firma E. Berlan & Cía., la que usa en mérito del contrato de sociedad otorgado con fecha de hoy ante el escribano don Eduardo L. Moreno, que en su matriz he visto, y cuya copia garanten será inscrita dentro del término legal en el Registro

Público de comercio. — *b)* Que el referido pliego de condiciones, así como los planos presentados, numerados del 1 al 62 y rubricados previamente por los comparecientes y por el infrascripto y quedan incorporados con esta fecha en el Registro de Protocolizaciones de Gobierno que lleva esta Escribanía, y *c)* Que de acuerdo con la cláusula 17 del Pliego de Condiciones de que se ha hecho mérito, la firma E. Berlan & Cía. ha consignado en el Banco de la República la cantidad de $ 49.400.00 nominales en bonos del Palacio Legislativo, según boleto de custodia N.° 10663, expedido por la referida Institución con fecha de hoy. Previne a don Emilio Berlan que la copia que de ésta le expida debe hacerla inscribir en el Registro de Hipotecas de la 2.ª Sección a los efectos determinados por la Ley. En testimonio de todo, previa lectura en la que se ratifican, así lo otorgan y firman con los testigos, señores Rolando de los Campos y Luis A. de los Campos, vecinos hábiles y de mi conocimiento: doy fe: Esta escritura sigue inmediatamente a la extendida con fecha 4 de Febrero del corriente año, con el membrete de "N.° 1. Compra-venta. Ramón Novo con el Estado", del folio 1 al 5. — FELICIANO VIERA. — Humberto Pittamiglio. — *T. Vidal Belo*, Secretario. — E. Berlan & Cía. — *R. de los Campos.* — *Luis A. de los Campos.* — Ante mí: Enrique Pitaluga, Escribano de Gobierno.

Observaciones a los antecedentes que proceden

Nos hemos preocupado de señalar las concordancias entre el contrato celebrado por la Administración Pública con la Empresa Berlan & Cía., y el Pliego Especial de Condiciones que sirvió de base al llamado a licitación para poner en evidencia la injusticia de la imputación dirigida repetidas veces contra la segunda, en el sentido de haber alterado los términos de la ley de 30 de Enero de 1919, y aún los del Pliego de Condiciones referido.

Esa imputación no sólo es infundada sino que es absurda, porque a cualquiera se le ocurre que, no teniendo la Empresa autoridad para imponer sus decisiones, tanto menos cuanto que nunca encontró un ambiente favorable en las autoridades administrativas, no podía alterar ninguna disposición legal ni administrativa, sino que debía estar y estaba sometida a lo que resolviera la Administración Pública.

En la redacción del Pliego de Condiciones, *acto unilateral de la Administración Pública,* la Empresa no tuvo ni pudo tener participación alguna, y si el Pliego de Condiciones hubiera sido contrario a la Ley, no habría correspondido tampoco a la Empresa enmendar la plana a la Administración Pública y llamarla al cumplimiento de aquélla, desde que aquél es la pauta a que han de someterse los licitadores, quienes deben tomarla como la interpretación auténtica de la Ley, no pudiendo apartarse de las prescripciones de dicho Pliego, tanto menos cuanto que, en su artículo 9.° dice determinantemente que "el licitador se deberá limitar, en la propuesta, a llenar los claros del formulario que redactará el Ministerio de Obras Públicas", y que "no se tomará en cuenta ninguna propuesta que se aparte de dicho formulario, aun cuando diere mayores ventajas que las solicitadas, modificando las cláusulas establecidas por la Administración".

Si, pues, realmente, hubiese disparidad entre el Pliego y la Ley, la responsabilidad sería de la Administración Pública, la que, al producir la nulidad del contrato, habría tenido que indemnizar a la Empresa o que provocar la legalización de lo actuado por medio de un acto legislativo.

Es inexacto, por lo demás, que tal disparidad exista. Entre la Ley y el contrato, pasando por el Pliego de Condiciones, hay una perfecta armonía. El

contrato responde al Pliego y el Pliego a la Ley, como pasamos a demostrarlo.

El contrato y el pliego de condiciones

Hemos anotado las concordancias entre ambos instrumentos. Sin embargo, en el curso de las incidencias ocurridas entre la Empresa y la Administración Pública, se han negado estas afirmaciones, con los argumentos que pasamos a exponer y contestar.

Se dice que el contrato se aparta del Pliego de Condiciones.

a) En cuanto modificó el artículo 1.° del mismo, agregando a la referencia que dicho artículo contenía al Pliego de Condiciones Generales para obras públicas, la referencia al Pliego de Condiciones especiales y al contrato mismo.

b) En cuanto sustituyó las palabras "ejecución de obra" contenidas en el Pliego de Condiciones especiales, por las palabras "Obra hecha", lo que hizo que los materiales se pagaran como tales y no como parte de la obra hecha, cobrándose también el porcentaje sobre los mismos, de 3 % como material y de 10 % como parte de la obra.

c) En cuanto estableció el porcentaje de 3 % sobre las herramientas, cuando el Pliego sólo hablaba de porcentaje de 10 % sobre obra hecha y de 3 % sobre los materiales, no diciendo nada sobre las herramientas.

PRIMER ARGUMENTO

En cuanto al primer argumento carece de todo valor contra la Empresa, pues, como se puede ver en el contrato, no fué ella quien incluyó en éste la referencia expresada, pues lo hizo el Consejo Nacional, por indicación expresa de la Dirección de Ferrocarriles. Por lo demás, sería curioso que una obra cualquiera se realizara fuera de lo prescripto en el pliego de condiciones especiales para la misma y el contrato respectivo. Aunque tal referencia no se hubiera hecho, el Pliego y el contrato tenían que regir, de modo que todo lo que se podría decir del agregado en cuestión es que resultaría completamente innecesario.

Por otra parte, leyendo atentamente el artículo 1.° del Pliego de Condiciones, se ve que no ha querido colocar ni el Pliego ni el contrato, sobre la ley de 30 de Enero de 1919. No; en el proemio de la propuesta Berlan & Cía., incluído en el contrato, expresan los proponentes que declaran aceptar los términos de la ley y reglamentación con arreglo a los cuales se licita el ramal ferroviario de San Carlos a Rocha, y el artículo 1.° dice así:

"Artículo 1.° — Los proponentes se presentarán por escrito al Ministerio de Obras Públicas declarando que se ajustarán a todas las disposiciones y condiciones expresadas en la citada ley, y en el presente Pliego de Condiciones, debiendo también cumplirse con todo lo dispuesto en la Ley General de Ferrocarriles y la reglamentación de 1884, siempre que no se oponga en nada a las Leyes y Decretos especiales relativos a la línea que se saca a licitación".

Como se ve, en este artículo no se invalida la fuerza de la parte del convenio que insertamos más adelante. Ninguna referencia contiene dicho artículo 1.° a la ley de 30 de Enero de 1919. No hay en él referencia a otra ley que a la general de ferrocarriles, y, a tal

respecto, se puede afirmar que, estando el Pliego y el contrato de acuerdo con la de 30 Enero de 1919, posterior a la general de ferrocarriles, éstos tenían que prevalecer sobre la ley anterior, derogada en cuanto estuviera en oposición con la que autorizó la construcción de la línea San Carlos - Rocha.

SEGUNDO ARGUMENTO

En cuanto a la segunda objeción, tiene fuerza aparente, pero no real. Impresiona, sin duda, la diferencia entre "ejecución de obra" y "obra hecha", pero fácil es demostrar que la diferencia no tenía importancia práctica.

En primer lugar, ejecución de obra no es sinónimo de mano de obra, como se ha pretendido, sino que comprende todos los gastos necesarios para ejecutarla. En tal sentido, quedan comprendidos en ellas los gastos generales, desde que son requeridos, precisamente, por la ejecución de la obra.

Además, en el Pliego de Condiciones se requirieron concretamente los precios para la ejecución de obra y para el material necesario al efecto.

Así, la Empresa Berlan & Cía. estableció los siguientes precios:

Metro cúbico de mampostería en piedra . . . . $ 16.95
Metro cúbico piedra para mampostería . . . . . . » 2.50

Cuando la Administración estudió las propuestas, tuvo en cuenta y aprobó esos dos precios distintos, efectuando el contralor impuesto por la ley de 30 de Enero de 1919, y los aprobó como precios de costo. Dicho sea de paso, había entre los precios de esas tres propuestas las diferencias siguientes:

DETALLE	Empresa E. Berlan y Cía.	Empresa O. Públicas B. A Cía. Alemana	Empresa Adams, Shaw y Cía.
Metro cúbico mampostería	$ 16 95	$ 47.40	$ 18.52
» » piedra	» 2.50	» 8.20	» 4.30

Aceptados, pues, previo el contralor exigido por la ley, los precios de la Empresa, ninguna objeción cabía oponerles, como tampoco a la bonificación del 10 % sobre la obra hecha o ejecución de obra, y de 3 % sobre los materiales. Como ejecución de obra o como obra hecha, el precio era el indicado en la propuesta.

En cuanto a la tercera objeción, es decir, la aplicación del 3 % a las herramientas cuando la ley sólo establecía el porcentaje sobre los materiales, nos bastará decir lo siguiente: desde el punto de vista gramatical, materiales y herramientas son sinónimos. Dice la Real Academia Española:

"*Material.* — Cualquiera de los materiales que se empleen para una obra, o el conjunto de ella".

Pero agrega en seguida: "Conjunto de máquinas, *herramientas u objetos de cualquier clase necesarios para el desempeño de un servicio* o el ejercicio de una profesión".

Es de toda evidencia, pues, que en el término "materiales" usado por la ley cabía la inclusión de las herramientas.

Pero hay más todavía: las herramientas eran adquiridas, evidentemente, para las obras. Si su costo no se imputaba al rubro materiales, dando a esta palabra todo el alcance que, como se ha visto, autoriza la Real Academia Española, tenían que ser imputadas a ejecución de obra, desde que se adquirían para ejecutar la obra y elevaban por lo mismo el precio de la ejecución. De consiguiente, la Empresa Berlan & Cía., cuando aplicaba a las herramientas la regla correspondiente a los materiales, se perjudicaba y no se beneficiaba, ya que considerándolos como material sólo percibía la comisión de 3 %, en tanto que apreciándolos como factores de obra, hubiera percibido la de 10 %.

Queda, pues, probado que lo estipulado respecto de comisión sobre herramientas está de acuerdo con el Pliego de Condiciones, y que de no adoptarse tal estipulación, la Administración Pública habría sido perjudicada y no beneficiada.

El pliego y la ley

En cuanto a la pretendida falta de armonía entre la ley de 30 Enero de 1919, y el Pliego de Condiciones Especiales, tampoco existe.

Se buscaba esa falta en la circunstancia de haberse requerido por el segundo precios unitarios en las propuestas para la construcción del ferrocarril, cuando la ley habla de precios de costo. Según esto, dentro del criterio de los que tal piensan, los precios han debido ser apreciados en la misma ejecución de obra y no con anticipación. Sin embargo, leyendo atentamente la disposición de la ley que se refiere al punto, se ve que dice lo contrario de lo que se le quiere hacer decir.

El artículo 4.° de la ley, que es el pertinente a la cuestión, se había redactado en esta forma:

Artículo 4.° — El contrato expresado en el artículo anterior será efectuado total o parcialmente por el Poder Ejecutivo, llamándose a licitación pública para las obras y para la adquisición de materiales de construcción y explotación.

Las licitaciones tendrán por base la contratación del precio de costo que el Poder Ejecutivo deberá contralorear en la forma que estime más conveniente. Corresponderá al Contratista una comisión de 10 % en las sumas destinadas a ejecuciones de obras y de 3 % en las sumas destinadas a adquisición de material de construcción y explotación.

Como se ve, la ley dice que se tendrá en cuenta el precio de costo debidamente contraloreado para las licitaciones, de manera que era en el momento de las licitaciones que debían formularse los precios y efectuarse el contralor que permitiera apreciar si aquéllos representaban, realmente, el costo de los materiales o del trabajo.

Se debe hacer notar que así lo entendió el Consejo Nacional cuando aprobó el contrato con la Empresa Berlan & Cía. En efecto, no queriendo ésta exponerse a las fluctuaciones de los precios en lo relativo al material metálico para puentes y a los rieles, trató de que se incluyera en el contrato una cláusula que dijese que para tales adquisiciones se pagarían los precios de acuerdo con las fluctuaciones que tuvieran aquéllos en las usinas, pero, como se puede ver, en el decreto de aprobación del contrato se eliminó de un modo expreso ese artículo; es evidente, pues, que, para el Consejo Nacional, la voluntad de la ley era clara en el sentido de fijar los precios en el momento de la licitación y no de subordinarlos a sucesos ulteriores.

Ahora bien, la interpretación de la

ley de 30 de Enero de 1919, tiene una gran importancia, porque formaban parte del Consejo Nacional, cuando se aprobó el contrato, el doctor Feliciano Viera y el ingeniero Santiago Rivas, que firmaron la promulgación de la ley de 30 de Enero de 1919, el primero como Presidente de la República y el segundo como Ministro de Obras Públicas, siendo de notar que si el artículo 4.° que dejamos transcripto no figuraba en el proyecto de ley que presenta el Poder Ejecutivo, fué aceptado por éste, como consta en el informe de la Comisión de Fomento de la Cámara de Representantes (Diario de Sesiones, tomo 267, página 127).

Es, pues, incontestable, que el Pliego de Condiciones, en lo relativo a los precios, se ajustaba totalmente a la ley.

El primer cambio de trazado

No bien se puso a la obra la Empresa Berlan & Cía., se dió cuenta de los graves inconvenientes del trazado primitivo, que ofrecía pendientes no autorizadas por la ley, siendo además antieconómico, pues que, separándose de las tierras más fértiles del departamento y de las regiones en que hay mayor número de poblaciones, cruzaba en general tierras pedregosas, no aptas para la agricultura y con escasos centros de población.

Compartiendo la Administración Pública esa impresión de la Empresa Berlan & Cía., dispuso que se estudiaran por ésta algunas variantes, de cuyo estudio resultó la resolución de hacer una variante general, sustituyéndose el primitivo trazado por el llamado de Berlan & Cía.

La comparación entre ambos trazados, hecha por los técnicos oficiales y aprobado por la Superioridad, era plenamente favorable al de Berlan & Cía., como lo evidencian los siguientes informes:

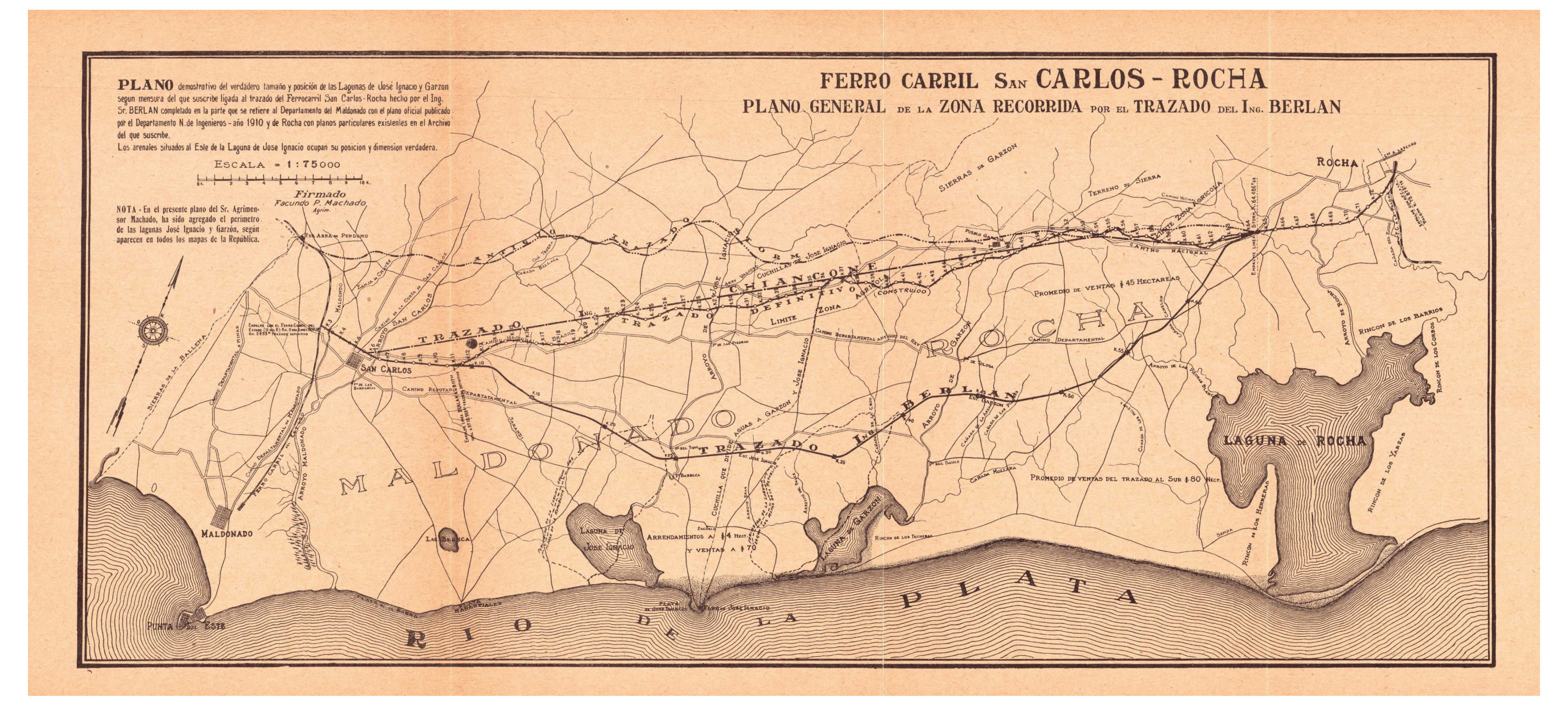
Del director de ferrocarriles

"Excmo. Señor Ministro de Obras Públicas.
" — Comparados técnicamente y económicamente los trazados del señor ingeniero don Juan Storm con arreglo al cual se llamó a licitación para el ferrocarril San Carlos - Rocha, y el de esta variante estudiada por la Empresa E. Berlan & Cía., se entra a apreciar las mejores condiciones del segundo. En tanto que el primero es llevado por las partes altas de los contrafuertes que separan los distintos cursos de agua que van al Río de la Plata, teniendo pendientes de más de 12 por mil, que llegan en muchos casos al 20 por mil (límite no admitido por la ley) lo que sería causal de explotación difícil, el segundo no tiene pendientes mayores de 12 por mil, estando, en consecuencia, su perfil dentro de los límites señalados por la Ley. Terrenos fértiles y de labranza son los de esta variante presentada a la aprobación de V. E., en tanto que los pedregosos de las cuchillas del primer estudio sólo se prestan a la explotación ganadera. Las poblaciones se encuentran en mucho mayor número sobre la nueva región atravesada por este proyecto de variante, corroborando la mayor riqueza de la zona a servir. Planimétricamente considerada tiene también a su favor un largo en alineamiento recto en total de 58 k. 439 m. con tan sólo 7 k. 806 m. en curvas, siendo todas de un radio superior a 600 metros contra 54 k. 229 m. y 20 k. 386 m. en curva en el estudio primitivo. Debo también hacer presente que se ha conciliado con el estudio de esta variante los deseos de la Superioridad en lo relativo a la ubicación de la Estación de San Carlos, la cual ha sido colocada en el ejido de la Villa del mismo nombre y sobre el camino nacional que conduce al Valle de Aiguá. El cubaje del movimiento de tierras, si bien es cierto que es mayor que el del proyecto del señor ingeniero Storm, según se desprende del examen del dibujo adjunto (perfiles comparados) ello se debe a sus mejores condiciones de pendientes, pues si colocamos aquél en el límite de 12 por

" mil trazando nuevas razantes que contemplen " esta emergencia, llegaríamos a un cubaje " mucho mayor. El argumento que podría in- " tentarse de que es esa una línea costanera, " es el mismo que puede formularse por el otro " trazado, pues la distancia en mediana de seis " kilómetros que los separa, no es causa para " hacerla valer en favor de uno sobre el otro, " cuando se ha trazado en este proyecto de " variante, de correr por tierras más fértiles y " productivas que han de aportar y recibir " mayores beneficios. Es teniendo en cuenta " todas estas razones que dejo ligeramente ex- " puestas, en virtud del conocimiento que tengo " de la nueva región atravesada, de los argu- " mentos hechos conocer por el proyectista y " los del señor ingeniero Chiancone, que esta " Dirección no trepida en aconsejar a la Su- " perioridad la aceptación de esta variante. " Mereciendo la aprobación superior estos es- " tudios, corresponderá dictar el Decreto decla- " rando de utilidad pública la expropiación de " 265 H. 692 m. 25 de terreno necesario para " la colocación de la vía, desvíos y Estaciones " proyectadas, según lo que se señala en la " planilla respectiva adjunta. No debo terminar " sin antes señalar a V. E. la omisión que se " ha cometido al proyectar la Estación "José " Ignacio" dentro de una propiedad particular " y sin acceso directo a camino público, lo " cual debe traer aparejada la expropiación del " terreno necesario para subsanar ese incon- " veniente. Durante la ejecución de las obras " se deberá presentar el plano con el área de " terreno y costo de las obras a realizar para " abrir ese camino. Han transcurrido ya siete " meses que se firmó el Contrato de Obra con " la Empresa E. Berlan & Cía. La inmediata " ejecución de los trabajos efectivos en cam- " paña depende de la aprobación que V. E. se " digne prestar a este proyecto de variante. — " (Firmado): Arturo Rodríguez".

Del ingeniero Enrique Chiancone

"Señor Jefe de la Dirección de Ferrocarri- " les, ingeniero Arturo V. Rodríguez. — He es- " tudiado y revisado los planos y la Memoria " presentados por la Empresa E. Berlan & Cía., " que fueron entregados por esa Dirección, y " creo conveniente, habiendo yo recorrido el " terreno y aconsejado "el estudio de esta " línea en mi nota de fecha Junio 10 de 1921", " dar una idea de la región que se atraviesa " para justificar este trazado e informar sobre " los planos adjuntos. "De las cuchillas orien- " tadas hacia el Este, se destacan, entre San " Carlos y Rocha, cuatro contrafuertes princi- " pales que dirigiéndose de N. N.E. a S. S.O. " van a morir cerca de la costa. Entre estos " contrafuertes corren en el mismo sentido los " arroyos Maldonado, San Carlos, José Ignacio, " Garzón y Rocha. Los tres últimos terminan en " otras tantas lagunas; el segundo es afluente " del primero y éste desemboca en el mar". " "Cualquiera línea a construírse entre San " Carlos y Rocha debe cortar forzosamente es- " tos arroyos y estos contrafuertes. Si la línea " va muy al Norte, pasa por puntos muy altos; " si va muy al Sur pasa por cerca del mar y " la zona de influencia es pequeña. Los arroyos " son cortados en lugares no convenientes". " Como de costumbre, estos contrafuertes se des- " tacan de otros secundarios, casi perpendicu- " lares a los primeros; en una línea que pase " muy al Norte, habrá partes que quedarán " encerradas sobre la sierra principal y los con- " trafuertes secundarios, es decir, entre "una " especie de corredor formado por estas eleva- " ciones". "Si éstas son muy altas la línea no " puede desarrollarse, cualquier variante estará " limitada por este corredor". "La línea ante- " rior presentaba este inconveniente, y esto fué " causa de que las pendientes utilizadas llega- " ran hasta el 20 por mil en muchas partes " del trazado". Cuando se trató de hacer las " variantes aconsejadas anteriormente por la " Dirección de Ferrocarriles se encontró que " siendo, como he dicho, estas variantes limi- " tadas en un espacio pequeño, si se reducía " la pendiente habría movimientos de tierra " muy grandes. Tomando el punto de arranque " más al Sur del Abra de Perdomo habrá la " conveniencia de salir de estos contrafuertes " secundarios, acercarse más a San Carlos y " recorrer campos mucho más fértiles y por " consiguiente más poblados, "puesto que en " tre las sierras, perfectamente graníticas, no " puede haber cultivos ni población". Saliendo " de ellas se presenta ya la tierra vegetal y " los campos se prestan más para la agricul- " tura. Por otra parte, la menor altura de los " contrafuertes principales favorece la cons- " trucción, porque los movimientos de tierra " son menores, y siendo éstos generalmente "en " tierra y no en roca", los gastos son meno-


FERRO CARRIL SAN CARLOS - ROCHA
PLANO GENERAL DE LA ZONA RECORRIDA POR EL TRAZADO DEL ING. BERLAN
PLANO demostrativo del verdadero tamaño y posición de las Lagunas de José Ignacio y Garzon segun mensura del que suscribe ligada al trazado del Ferrocarril San Carlos-Rocha hecho por el Ing. Sr. BERLAN completado en la parte que se refiere al Departamento del Maldonado con el plano oficial publicado por el Departamento N. de Ingenieros - año 1910 y de Rocha con planos particulares existentes en el Archivo del que suscribe.
Los arenales situados al Este de la Laguna de Jose Ignacio ocupan su posicion y dimension verdadera.
ESCALA = 1:75000
Firmado
Facundo P. Machado
Agrim.
NOTA - En el presente plano del Sr. Agrimensor Machado, ha sido agregado el perímetro de las lagunas José Ignacio y Garzón, según aparecen en todos los mapas de la República.
ROCHA
SAN CARLOS
MALDONADO
PUNTA DEL ESTE
LAGUNA DE ROCHA
LAGUNA DE JOSE IGNACIO
LAGUNA DE GARZON
SIERRAS DE GARZON
TERRENO DE SIERRA
CAMINO NACIONAL
CAMINO DEPARTAMENTAL
LIMITE ZONA AGRICOLA
TRAZADO ING. CHIANCONE
TRAZADO DEFINITIVO
TRAZADO ING. BERLAN
ANTIGUO TRAZADO FORM
(CONSTRUIDO)
Promedio de ventas $ 45 Hectareas
Promedio de ventas del trazado al Sur $ 80 Hect.
Arrendamientos a $ 4 Hect. y ventas a $ 70
ARROYO MALDONADO
ARROYO DE JOSE IGNACIO
ARROYO DE ROCHA
SIERRAS DE LA BALLENA
RINCON DE LOS BARRIOS
RINCON DE LOS CORRALES
RINCON DE LOS YARZAS
RINCON DE LOS HERRERAS
RINCON DE LOS TECHERAS
CUCHILLA DE JOSE IGNACIO
CUCHILLA QUE DIVIDE AGUAS A GARZON Y JOSE IGNACIO
ESTR. ABRA DE PERDOMO
COSTA DE SAN CARLOS
ARROYO SAN CARLOS
ZANJA DE CHAVEZ
MALDONADO
RIO DE LA PLATA

"res". "De la memoria descriptiva y de los pla- "nos hechos bajo mi vigilancia se desprende "que hay hasta el punto de empalme 25 cur- "vas. En la otra había 64. La pendiente má- "xima en este estudio es del 12 por mil, y en "el otro era el 20 por mil. El radio mínimo "de las curvas era en el anterior de 400 me- "tros contra 600, que es el mínimo adoptado "en éste. El porcentaje de curva del anterior "era de 43 % y el de éste es sólo del 9 %, "hasta el empalme, y 11 % el total de la "línea. Puede decirse que no hay en el país "otra línea férrea que reúna las buenas condi- "ciones de este trazado. En vista de lo cual "creo conveniente aprobar el estudio efectua- "do, con la reserva de hacer pequeñas modifi- "caciones que se consideren convenientes du- "rante la realización de los trabajos.—Saludo "a usted atentamente. — Firmado: ENRIQUE "CHIANCONE".

Fué ante manifestaciones tan concluyentes, que se aprobó el trazado Berlan & Cía., sin objeción ni discrepancia por parte de nadie, no obstante lo cual había de ser invocada algún día por el ingeniero Calcagno, en su carácter de Ministro de Obras Públicas, como causa de rescisión de contrato, en razón de su ilegalidad y de su inconveniencia.

Primeras incidencias

Desde poco tiempo después de iniciados los trabajos, fué posible comprender que la Empresa Berlan & Cía., por razones que no procuramos investigar, no era grata para los directores de la Administración Pública. Muchas cláusulas del contrato que acababan de celebrar ellos mismos, les resultaban ilegales, negándose a cumplirlas, y es así que llegó a sostener enormidades como la de que los gastos generales, herramientas, de locomoción y otros expresamente incluídos en dicha convención no debían ser incluídos en los Certificados mensuales, lo que importaba realizar a expensas de la Empresa una buena parte de la obra.

De ese modo, los pagos se atrasaron considerablemente, no obstante lo cual la Empresa no hizo uso del derecho que tenía para suspender las obras en el caso de falta de puntualidad en el pago de los trabajos (artículo 25 del contrato).

Refutando esas pretensiones abusivas, el doctor Carlos María Sorín, actual Consejero Nacional, abogado de la Empresa Berlan & Cía., hasta que fué llamado a desempeñar el cargo de Ministro del Interior, a fines de 1922, redactó el siguiente memorándum para el Ministro de Obras Públicas, ingeniero Pittamiglio:

Memorandum del Dr. Sorín

Apreciaciones sobre las interpretaciones del señor Ministro de Obras Públicas, arquitecto Humberto Pitamiglio, referente a la aplicación de los gastos generales, herramientas, locomoción, etc., etc., en los certificados mensuales de pago de obras.

"El señor Ministro de Obras Públicas entiende, interpretando el Contrato de Obra para la construcción del Ferrocarril San Carlos a Rocha, que los gastos generales, herramientas, locomoción, etcétera, etc., no deben figurar en los certificados mensuales de los pagos de obras ejecutadas, y que la Empresa E. Berlan & Cía. tiene la obligación de cargar con esos gastos. Sin embargo, el contrato celebrado entre el Superior Gobierno, representado por el señor Humberto Pittamiglio, Ministro de Obras Públicas, y la Empresa E. Berlan & Cía., indica lo contrario.

"Los artículos 12 y 13 del Contrato de Obras están redactados del modo siguiente:

''Artículo 12. — El Contratista deberá emplear en la construcción de este trozo de vía férrea, los materiales y herramientas acopiados y depositados en la Estación Rocha, y que le serán entregados por el Estado, los cuales han sido adquiridos por el mismo a la Uruguay Railway Co. Los precios por los cuales le serán entregados esos materiales son los indicados en el inventario levantado por la Inspección General de Ferrocarriles en los días 7, 8 y 9 de Junio de 1917.

''Art. 13. — Al extenderse el certificado mensual por parte de la Dirección de Ferrocarriles, *se hará la respectiva deducción de los materiales y herramientas* que haya recibido el Contratista en virtud del artículo anterior, con clara especificación de cantidades y precios''.

''Estas condiciones del Contrato de Obras son muy claras y no se prestan a dos interpretaciones. De las cláusulas transcriptas fluye con evidencia que los certificados mensuales deben comprender *todos* los materiales y herramientas, tanto los que han adquirido *por su cuenta* los Empresarios, como los que les haya entregado el Estado, con la salvedad de que el precio de *estos últimos,* por lo mismo que no fué abonado por la Empresa, deberá luego deducirse. Pero *lo único* que debe deducirse es el precio de los materiales y herramientas entregados *por el Estado;* los materiales y herramientas que haya puesto la Empresa *no se deducen* y deben pagarse al Contratista.

''Esto es lo que resulta claramente del contrato y no podría ser de otro modo, desde que si la Empresa adquiere y paga materiales y herramientas, hay que reembolsarle el importe, más la bonificación correspondiente.

''En cuanto a los *gastos generales,* al modo de establecerlos y a la forma de pago de los Certificados, el contrato es bien explícito y terminante.

''El artículo 21 dice:

''Artículo 21. — *Se imputarán al costo de la obra,* como gastos generales, los siguientes, que se *incluirán* en los Certificados mensuales, a saber:

1.° — *Sueldos* del Personal Técnico y de Dirección y Oficinas, cuyo número será acordado por la Administración Pública.
2.° — *Alquileres de Oficinas.*
3.° — *Gastos de movilidad y transporte* del personal técnico y de trabajo.
4.° — *Utiles de trabajo.*
5.° — *Gastos judiciales* por concepto de expropiaciones.
6.° — *El seguro* del personal y *el impuesto de pensiones a la vejez.*

El costo de todos estos gastos será fijado de acuerdo con la Administración Pública.

''En los Certificados, todavía impagos, que hemos presentado, correspondientes a los cuatro primeros meses de trabajo, no se encontrará ningún gasto que se aparte de las condiciones de este artículo.

''Y que esos gastos generales debe abonarlos el Estado, no puede ponerse en duda. El artículo 21 precedentemente transcripto, manda que esos gastos *se imputen al costo* de la obra y que *se incluyan en los certificados mensuales.* Más aún, en el inciso 1.° de este artículo establece, al hablar del sueldo del personal técnico y de Dirección, que su número *será acordado por la Administración Pública,* y el párrafo final del mismo artículo 21, refiriéndose a las diversas partidas que el artículo enumera, dice que ''El costo de todos estos gastos será fijado de acuerdo con la Administración Pública''.

''Si el Estado interviene en la fijación de todos estos gastos es porque todos ellos son de su cuenta y se imputan al costo de la obra, como lo dice el artículo 21.

''A las consideraciones anteriores

pueden todavía agregarse otras no menos decisivas.

"El artículo 23 del contrato está redactado del modo siguiente:

"Artículo 23. — *El importe* de los certificados *será pagado* a los Contratistas por el Ministerio de Obras Públicas en moneda nacional oro *en el transcurso del mismo mes en que tales certificados fueron expedidos* de acuerdo con el artículo anterior".

"El artículo anterior N.° 22 es el siguiente:

"Artículo 22. — El importe de los trabajos será pagado mensualmente a los Contratistas en moneda nacional oro contra certificados mensuales expedidos por la Dirección de Ferrocarriles y que comprenderán el importe de toda obra hecha, materiales acopiados y *desembolsos* efectuados, según los *cuatro artículos que preceden.* Al importe de obra hecha y *desembolsos realizados,* se agregará en cada certificado un 10 % de bonificación, y al importe de materiales y herramientas acopiados se agregará un 3 % de bonificación, a fin de que ambas bonificaciones sean percibidas *mensualmente* por los Contratistas. A ese efecto la Dirección de Ferrocarriles procederá mensualmente a establecer el metraje detallado de la *obra hecha y gastos generales correspondientes,* así como el importe detallado de materiales y herramientas al pie de la obra. Los materiales y herramientas que se acopien al pie de la obra, revisados y recibidos previamente por la Dirección de Ferrocarriles, lo serán en virtud de un boleto entregado al Contratista y a cuya presentación a fin de cada mes, se extenderá el respectivo certificado para su cobro. *La Dirección de Ferrocarriles extenderá a los Contratistas los correspondientes certificados dentro de los 15 siguientes a cada mes vencido*".

"Con arreglo a este artículo 22, cada " Certificado cuyo importe tiene que pagar mensualmente el Estado, a los " Contratistas, deberá comprender toda " la obra hecha, materiales acopiados y " *desembolsos* efectuados según los *cuatro artículos que preceden.* Entre esos " cuatro artículos que preceden está el " N.° 21, que especifica los *gastos generales,* lo que quiere decir que tales " gastos debe abonarlos el Estado.

"Con arreglo al artículo 22, "la Dirección de Ferrocarriles extenderá a " los Contratistas los correspondientes " certificados *dentro de los 15 días siguientes a cada mes vencido*", y según " el artículo 23, el importe de los Certificados será pagado a los Contratistas por el Ministerio de Obras Públicas, en moneda nacional oro, en el " transcurso del *mismo mes* en que tales " certificados *fueren expedidos*".

"Pues bien; los tres Certificados pendientes de pago, fueron debidamente aprobados por el Ingeniero Fiscal y por la propia Dirección de Ferrocarriles; todas las compras efectuadas fueron previamente autorizadas por los representantes de la Administración Pública. Después de la presentación de precios de tres casas de comercio distintas, como lo indica el contrato.

"Nosotros hemos cumplido nuestras obligaciones con toda escrupulosidad y estamos dispuestos a proceder siempre de igual manera.

"La divergencia que ahora plantea el señor Ministro de Obras Públicas con respecto al pago de los certificados, nos parece que debió ser planteada antes, a fin de evitar dilaciones en los pagos que nos perjudican grandemente, pues los certificados se acumulan y nuestro capital se inmoviliza por sumas que, agregadas a la garantía cuyo depósito se nos exigió al contratar, llegan a adquirir verdadera importancia.

"Por eso nos permitimos encarecer el pronto despacho de este asunto y solicitamos que, si en el futuro surgen dudas análogas, sean resueltas *durante el*

mes de la expedición de los certificados, para que pueda cumplirse lo que disponen los artículos 22 y 23 sobre la época y forma de pago.

"Finalmente, debemos hacer constar que nuestros cálculos para determinar, al solo efecto de la garantía, el costo global de las obras en $ 2.175.000.00, *incluídos los gastos generales como gastos a cargo del Estado,* de acuerdo con el llamado a licitación.

"Nuestra propuesta, así calculada en $ 2.175.000.00, fué mucho más ventajosa que las otras dos: la de la Empresa de Obras Públicas de Buenos Aires, llegaba a $ 5.223.000.00, y la de la Empresa Adams & Shaw a $ 3.600.000.00.

"En la planilla adjunta se indican los precios unitarios de cada propuesta y las sumas globales correspondientes".

He aquí la nota que acompañaba el precedente memorándum:

"Excmo. Señor Ministro de Obras Públicas, " arquitecto Humberto Pittamiglio. — Señor " Ministro: De acuerdo con la indicación del " H. Consejo Nacional, que nos fué transmi- " tida verbalmente por el señor Sub-Secreta- " rio de Obras Públicas, tenemos el agrado de " adjuntar una exposición escrita expresando " los motivos por los cuales la Empresa E. Ber- " lan & Cía. ha incluído en los certificados " mensuales, los gastos correspondientes a úti- " les de trabajo, alquileres de Oficinas, mate- " riales diversos y otras erogaciones que deben " imputarse a gastos generales y pagarse por " el Estado, con arreglo al contrato de cons- " trucción del Ferrocarril de San Carlos a Ro- " cha, otorgado el 25 de Febrero de 1921, por " el H. Consejo Nacional y la Empresa E. Ber- " lan & Cía. Esperando una pronta favorable " resolución de este asunto, cuya urgencia es " evidente, pues ya existen tres certificados " acumulados, aprovechamos la oportunidad " para reiterar al señor Ministro las segurida- " des de nuestra más alta consideración. — " Firmado: E. BERLAN & CÍA. — Montevideo, " Julio de 1921".

Opinión del fiscal Dr. Varela

Sometida esta cuestión a dictamen del Fiscal de Gobierno, doctor Varela, éste se expidió en 20 de Agosto de 1921, en una extensa vista, cuyas conclusiones son las siguientes:

1.° — Que los materiales y herramientas acopiados deben pagarse mensualmente.

2.° — Que el importe de los materiales acopiados debe deducirse de los certificados mensuales de obra hecha.

3.° — Que los gastos generales deben pagarse.

4.° — Que el costo de la obra debe pagarse según los precios convenidos.

5.° — Que los porcentajes deben pagarse únicamente sobre la mano de obra y los materiales 10 % sobre la primera y 3 % sobre los segundos.

6.° — Que esos porcentajes deben pagarse, no sobre los precios del contrato, sino sobre los precios contraloreados.

7.° — Que la base 22 del contrato es contraria a la ley por lo que queda explicado, y habrá que ver cómo se modifica.

8.° — Que lo es también, aunque en menos grado, el artículo 61 de la licitación, pero no rige el contrato.

"Esta es la opinión del infrascripto, sin perjuicio de la más acertada de V. E.".

Las conclusiones N.os 2, 5, 6, 7 y 8, contrarias al criterio de la Empresa Berlan & Cía., están plenamente refutadas en un capítulo anterior, por lo cual ni insistimos al respecto. En cuanto a la número 4, es contradictoria con la N.° 6, pues en la primera, 4, aceptan como legales los precios del contrato y en la segunda se aceptan los precios contraloreados oponiéndolos a los del contrato, como si éstos no hubieran sido contraloreados al aceptarse la propuesta.

Nunca fueron resueltas estas cuestiones, prosiguiendo, no obstante, la suspensión de pagos a la Empresa Berlan & Cía., sin que ésta hiciera uso del derecho de suspender las obras, que, como

se ha visto, le otorgaba el contrato. Bien pronto, sin embargo, la disidencia se reprodujo, complicándose con otra más fundamental. Era menester buscar, a todo trance, algo que permitiera colocar a la Empresa Berlan & Cía. en la necesidad de abandonar la obra, y se hizo, entonces, un descubrimiento extraordinario: los precios unitarios fijados en la propuesta por mandato ineludible de la Administración Pública nada significaban ni tenían valor alguno. La obra debía ser realizada por precio global, a forfait, tesis monstruosa, como se verá más adelante, y que, por último, tuvieron que abandonar los más empeñados en sostenerla.

Dictámenes de la Comisión Especial

Sin embargo, nombrados en Comisión los ingenieros Vicente García y José Foglia con los Fiscales doctores Lapoujade y Varela, los tres primeros no vacilaron en sostener tal absurdo, expidiéndose así:

''Excmo. Señor Ministro de Obras Públicas, '' ingeniero don Santiago Calcagno. — Los que '' suscriben, miembros de la Comisión Especial '' designada por el Consejo Nacional de Admi- '' nistración el 26 de Octubre ppdo., con el '' cometido de examinar varias cuestiones rela- '' cionadas con la interpretación del contrato de '' construcción del Ferrocarril de San Carlos '' a Rocha, puntos que oportunamente fueron '' propuestos en forma verbal por el antecesor '' de V. E., ante el señor Ministro exponen:

''Que la primera y fundamental cuestión que '' hay que dilucidar es la referente al precio '' de la obra de que se trata. La Comisión en- '' tiende, contrariamente a lo que sostiene la '' Empresa E. Berlan & Cía., que existe un '' *precio de costo global* establecido en la pro- '' pia propuesta de Berlan & Cía. para la cons- '' trucción de la obra pública expresada, precio '' de costo, que ha sido aceptado mediante la '' respectiva resolución gubernativa.

''Con fecha 3 de Setiembre de 1920, el Mi- '' nisterio de Obras Públicas llamó a licitación '' pública para la construcción de la línea fé- '' rrea de San Carlos a Rocha, por segunda vez '' en razón de haberse declarado desierto el pri- '' mer llamado. La Empresa Berlan & Cía. pre- '' sentó la siguiente propuesta, que se trans- '' cribe en lo pertinente. Dice así:

''Propuesta. — E. Berlan & Cía., contitu- '' yendo domicilio, etc., declara aceptar los '' términos de la ley con arreglo a la cual se '' licita el ramal ferroviario San Carlos - Rocha, '' *comprometiéndose a ejecutar dichos trabajos,* '' de acuerdo con los planos y pliegos de con- '' diciones especiales por un *precio total* de dos '' millones ciento setenta y cinco mil pesos '' ($ 2.175.000.00) y los siguientes precios '' unitarios...

''*Me comprometo a dar el total de los tra-* '' *bajos completamente terminados* en el plazo '' de treinta meses después de *aceptada mi pro-* '' *puesta*''. ''Se presentaron además las pro- '' puestas formuladas por la Compañía General '' de Obras Públicas, Sociedad Anónima, y por '' la firma ''Adams & Shaw'', también *com-* '' *prometiéndose a ejecutar los trabajos por un* '' *precio total determinado,* aunque superior al '' precio de costo establecido por Berlan & Cía. '' en su propuesta. (Pueden verse a este res- '' pecto las aludidas propuestas que obran en '' el expediente administrativo incorporado al '' Registro de Protocolizaciones de la Escriba- '' nía de Gobierno y Hacienda).

''El Gobierno aceptó la propuesta formu- '' lada por E. Berlan & Cía., por considerarla '' la más favorable, mediante la resolución si- '' guiente:

''Ministerio de Obras Públicas. — Mon- '' tevideo, Diciembre 21 de 1920. — Vista la '' propuesta presentada por los señores E. Ber- '' lan & Cía., Compañía G. de Obras Públicas '' (S. A.) y los señores Adams & Shaw, a la '' licitación efectuada para la construcción del '' Ferrocarril San Carlos a Rocha, y resultando '' de lo manifestado por la Dirección de Ferro- '' carriles en el precedente informe, que la más '' ventajosa de dichas propuestas es la de los '' señores E. Berlan & Cía., se resuelve: *Acep-* '' *tar la propuesta de los señores E. Berlan &* '' *Cía.* para la construcción del referido ferro- '' carril, etc.''.

''Quiere decir, Excmo. Señor, que la fir- '' ma E. Berlan & Cía. ''*se comprometió*'' a

" ejecutar la obra por un precio global de " $ 2.175.000.00, y el Gobierno, por medio de " la resolución transcripta, "*aceptó*" esa pro- " puesta por ser la más conveniente. Esa situa- " ción contractual quedó consumada desde el " instante de la aceptación de la propuesta.

"El acuerdo de ambas partes contratantes " quedó perfecto con relación a la especie de " obra pública a construir y su precio de costo " desde el momento que la aludida propuesta " fué aceptada por el Gobierno.

"Es de principio en esta materia referente " a licitaciones, que aceptada por la autoridad " competente una propuesta, o declarado adju- " dicatorio el empresario que ofrece construir " la obra pública en mejores condiciones de " precio, etc., el Contratista *ya queda ligado* " *frente a la Administración*. (Jezé, *Elements* " *du Droit Public et Administratif*, ed. 1910, " pág. 203). Adjudicación es el acto en cuya " virtud se acepta una determinada propuesta " por considerar la Administración que dicha " propuesta es la que reúne las mejores condi- " ciones para los intereses públicos.

"Pues bien: "Teniendo la *adjudicación* " todos los caracteres de un contrato, no es " permitido al empresario que libremente ha " aceptado este contrato, repudiar las conse- " cuencias onerosas, bajo el pretexto de que el " precio convenido es insuficiente". (Christo- " fle, *Travaux Publics*, pág. 290, N.° 606). El " contrato de construcción de obras públicas " nace en el momento de la aprobación de la " propuesta (autos y obra citados, pág. 183, " N.° 377), y en ese instante ya quedan fija- " dos los derechos y obligaciones correlativas. " Esta clase de contratos no pertenece a la " categoría de los que la ley denomina "solem- " nes", por manera que el contrato de obra " de que se trata ha quedado perfecto en vir- " tud de la propuesta de una parte aceptada " por la otra. (Artículo 1262, apartes 1.° y 2.° " y su relativo el artículo 1264 del Código " Civil); significa esto que habiendo manifes- " tado la firma E. Berlan & Cía., en su pro- " puesta, la voluntad de "*comprometerse a eje-* " *cutar dichos trabajos por un precio total de* " *dos millones ciento setenta y cinco mil pe-* " *sos*" (sic), y habiendo sido aceptada dicha " propuesta mediante la ya enunciada resolución " administrativa, no es jurídicamente posible " admitir, como lo pretende la expresada fir- " ma, que el precio de costo sea mayor que el " consignado en la propuesta referida.

"La obligación del Contratista — es conve- " niente insistir en este punto — nace desde el " momento en que, declarada su proposición " como la más ventajosa, es reconocido como " adjudicatario; este acto queda convertido en " un contrato bilateral y se perfecciona cuando " ha recaído la aprobación de la Superioridad" " (Abella, *Derecho Administrativo*, tomo II, " pág. 1226).

"La manifestación hecha por el proponente, " una de las partes, de querer constituirse en " una obligación para con la otra, o sea la " propuesta, seguida de la aceptación, ese es " el contrato (artículo 1262 del Código Civil). " Tan cierto es, que si existiera propuesta y " aceptación y no se hubiera efectuado la escri- " tura pública, ¿tendrá o no el Estado, en caso " de incumplimiento de los compromisos con- " traídos, el derecho de obligar al proponente " y éste a su vez a aquél? Evidentemente que " sí, de acuerdo con las reglas generales (pre- " cepto citado y artículo 1431 del mismo cuer- " po de leyes).

"Luego, pues, es incuestionable que el pre- " cio que debe satisfacer la Administración por " concepto de costo de la obra pública refe- " renciada no tiene por qué exceder al precio " estipulado, que es el establecido en la pro- " puesta por la citada razón social.

"Se dirá que algunas cláusulas de la escri- " tura pasada ante el Escribano de Gobierno " han modificado el precio consignado en la " propuesta aludida, en tales términos, que lo " que antes, en dicha propuesta, era una can- " tidad *global*, se ha convertido en una suma " indeterminada ahora, puesto que el costo de " la obra será el que resulte una vez verificada " la liquidación final y terminados los traba- " jos. Recién entonces se sabrá cuál es el precio " de costo de la vía férrea.

"De modo que por obra de las cláusulas de " fecha 24 de Enero de 1921 formuladas por " E. Berlan & Cía. para ser incorporadas y que " se incorporaron a la escritura pasada ante el " Escribano de Gobierno, se pretende anular " completamente el precio global establecido en " la propuesta de los mismos señores, la cual " había sido presentada el 4 de Octubre de " 1920, y aprobada ya por la Administración " el 21 de Diciembre de ese último año.

"Con arreglo al criterio de los Contratistas

'' el precio global, fijo, consignado en la oferta, '' quedará sustituído por otro que puede ser '' muy considerable y cuya importancia se ig- '' nora dónde puede llegar a detenerse.

''¿Semejante interpretación, sostenida por '' E. Berlan & Cía., es admisible? Los miem- '' bros de la Comisión especial que suscriben '' están resueltamente por la negativa.

''Se permiten aquí llamar la ilustrada aten- '' ción del H. Consejo Nacional de Adminis- '' tración y de V. E., porque la razones que '' pasan a exponer en seguida deciden, en su '' concepto, la cuestión fundamental sometida '' al examen de los infrascriptos.

''En efecto: si se admite la interpretación '' de la Empresa, es decir, que el precio global '' ha desaparecido, que la propuesta ha sido '' anulada por las cláusulas redactadas por E. '' Berlan & Cía. para ser irregularmente intro- '' ducidas en la escritura, el Estado no sabe a '' cuánto asciende el importe de la obra, los '' gastos no tienen un límite pre-establecido y '' el costo total ''podrá sobrepasar al precio '' de la propuesta más alta''.

''Pero semejante interpretación no se puede '' en manera alguna justificar, porque es obvio '' que entonces se habría adjudicado a un em- '' presario la construcción de una importante '' obra del Estado sin las garantías de la lici- '' tación (publicidad y concurrencia).

''Los señores Berlan & Cía., al presentar '' las cláusulas de 24 de Enero de 1921 para '' ser agregadas a la escritura, cláusulas pre- '' paradas y redactadas por ellos mismos, arre- '' glan el artículo 18 con la pretensión de anu- '' lar el fundamento de la adquisición, es decir, '' el precio ''total'' establecido en su propia '' propuesta, que ya había sido aprobada por '' la Administración el 21 de Diciembre de '' 1920.

''Y para realizar tal propósito creyeron '' suficiente introducir una sola palabra. En '' dicho artículo 18, en efecto, se expresan: '' ''que los precios unitarios se tomaron por ba- '' se para calcular el importe de las obras a que '' ellos se refieren en la suma de $ 2.175.000.00 '' al solo efecto de determinar la garantía que '' los Contratistas deben depositar''. Haciendo '' caudal del significado de esa palabra ''solo'' '' la Empresa entiende que no existe precio '' ''global'' para realizar los trabajos, o más '' bien dicho, que el precio total fijado en la '' propuesta, aprobado por el Gobierno, ha des- '' aparecido, ha sido anulado por cuanto esa '' cantidad de $ 2.175.000.00 ha sido estable- '' cida — pretende aquélla — nada más que '' para determinar el monto de la garantía.

''Esto no se puede admitir por la sencilla '' razón de que entonces se ignora cuánto cos- '' tará la obra, y su precio ''podrá sobrepasar '' al de la propuesta más elevada''. En este '' supuesto se habría adjudicado un trabajo sin '' licitación, porque la verificada sería prácti- '' camente inútil.

''La propuesta de E. Berlan & Cía. pudo '' haberse alterado en algún detalle, pero en lo '' fundamental, como es el precio, no. ¿A qué '' quedaría, entonces, reducida la licitación? '' Esta formalidad, que es obligatoria en el '' caso de que se trata, habría resultado ser una '' cosa enteramente inútil.

''Es sabido, según lo hace notar el sabio '' profesor de la Facultad de Derecho de París, '' que ''el sistema de la licitación es el mejor '' medio de hacer bajar los precios''. (Barthe- '' lemy, *Droit Administratif*, pág. 620). Ese es '' uno de los principales motivos de adopción '' en todas partes. Pues bien, la enunciada fina- '' lidad que tanto beneficia a los intereses '' públicos, quedaría quebrantada con la prác- '' tica empleada aquí, puesto que el procedi- '' miento de los señores Berlan & Cía. sería '' una manera ingeniosa de eludir fácilmente '' los requisitos obligatorios relativos a la pu- '' blicidad y concurrencia, y esto constituye un '' absurdo. El precio consignado en su pro- '' puesta por Berlan & Cía. para ejecutar los '' trabajos establecidos en los planos y demás '' documentos que han servido de base a la '' licitación, es la condición primordial que se '' ha tenido en cuenta por el Estado para adju- '' dicar la obra. Se puede afirmar que todos '' los licitadores se encuentran en una situación '' exactamente idéntica en lo que respecta a la '' capacidad moral, técnica y financiera. Por '' consiguiente, el motivo determinante de la '' adjudicación ha sido el precio más bajo fi- '' jado en la respectiva propuesta, resultando '' por esto favorecida la oferta de Berlan & '' Cía. Pero si después de cerrado el proceso de '' la licitación se modifica el precio, que es un '' elemento esencial del contrato (artículos 1831 '' y 1840 del Código Civil), sin publicidad y '' concurrencia, habiendo sido rechazados los '' demás proponentes, es de toda evidencia que '' las garantías de la licitación pública han

" desaparecido, que lo real y positivo es que " la licitación no existe.

"La firma Berlan & Cía. sería la causante " de esta situación irregular e ilegal. Irregular " porque bien sabía la Empresa que en su pro- " puesta, aprobada por la Administración, se " había "comprometido" a efectuar los tra- " bajos por un precio "total", por un precio " fijo, y entonces no debió gestionar a ese res- " pecto modificaciones que no se podían efec- " tuar válidamente; ilegal porque el artículo " 4.° de la ley de 30 de Enero de 1919 impuso " de una manera expresa y categórica la "lici- " tación pública" para la construcción del ra- " mal ferroviario San_Carlos Rocha, y ya se " ha visto que con el extraño procedimiento de " aquellos señores la licitación queda reducida " a la nada.

"Esa ley, que exige el procedimiento de la " licitación, no puede ser letra muerta, supues- " to que esa formalidad obligatoria ha sido " instituída para evitar que la Administración " sea víctima de abusos, y lo sería si prospe- " rara la tesis de aquella Empresa. Pase que " los Empresarios, que no son filántropos como " alguien ha dicho, procuren obtener ante todo " las mayores ganancias, mas no deben pre- " tender lucros ilegítimos en perjuicio de los " intereses públicos.

"Debido a inadvertencia o imprevisión del " antecesor de V. E. en el Ministerio de Obras " Públicas, los Contratistas, que son sin duda " elementos avezados en estos negocios, han " sorprendido al H. Consejo provocando la " aprobación de las susodichas modificaciones " por ellos preparadas, pero felizmente, como " en seguida se verá, el error es susceptible de " ser subsanado. Ambas tesis pueden concre- " tarse así: aquella firma social, en efecto, " entiende que no hay precio global para la " ejecución de los trabajos, por cuanto el ar- " tículo 18 del agregado presentado por la " misma modifica el precio fijo establecido en " la propuesta.

"Los miembros de la Comisión Especial " consideran que existe precio global; que el " precio total de $ 2.175.000.00, además de " la función principal que desempeña según el " compromiso formal contraído en la propuesta, " sirve también para determinar el monto de " la garantía. Por manera que en estos térmi- " nos se armoniza la propuesta con lo dicho en " el artículo 18 del agregado presentado por " Berlan & Cía.

"¿Cuál de estas dos interpretaciones es la " legal y más razonable? Evidentemente, la " segunda. Se licitó la obra por el precio más " ventajoso, más bajo, pues ese es el fin de " la licitación; se modifica el precio; ya no " hay licitación porque la alteración se ha " hecho, en consecuencia, a espalda de los otros " proponentes.

"Ahora bien: la sanción de esa falta de " formalidad, requerida en el presente caso por " precepto expreso de la ley de 30 de Enero " de 1919, es la nulidad de la adjudicación " hecha a favor de E. Berlan & Cía., y esta " nulidad, fundada en el interés de la persona " administrativa, puede ser invocada por el " Poder Ejecutivo. La falta de la licitación " causa nulidad relativa, porque tal formalidad " está impuesta en beneficio de la Administra- " ción, y, por tanto, sólo ésta puede prevalerse " de ella, como así lo ha resuelto el Consejo de " Estado en Francia (Jeze, *Droit Public. — " Elements*, pág. 203; Dr. Ad. Hauvion, ed. de " 1914, pág. 800, N.° 3).

"Quiere decir, Excmo. Señor, que de acep- " tarse la tesis de Berlan & Cía., hay que admi- " tir que no ha mediado realmente licitación, " desde que ésta ha quedado sin efecto por la " considerable alteración del precio, y la falta " de licitación, o sea la omisión de la publici- " dad y de la concurrencia, normas imperati- " vamente establecidas en la ley de 1919 y " en el decreto adoptado en acuerdo de Minis- " tros el 6 de Febrero de 1911, causa la "nu- " lidad" de la adjudicación y del comercio. En " cambio, la interpretación que los infrascrip- " tos dan al artículo 18 de las modificaciones " de 24 de Enero de 1921 preparadas por la " Empresa y a propuesta de la misma, con- " dice a la validez de la relación jurídica " existente entre aquélla y el Estado.

"Y bien; a mérito de que cuando "Las " cláusulas susceptibles de dos sentidos, del uno " de los cuales resultare la validez y del otro " la nulidad del acto, deben entenderse en el " primero" artículo 1300 del Código Civil, es " incuestionable que la interpretación susten- " tada por la Comisión es la que por ministerio " de la ley debe prevalecer. En consecuencia, " es forzoso concluir que la suma de pesos " 2.175.000.00, además de representar el precio

" total expresado en la propuesta, sirve también " para calcular el importe de la garantía.

"Hay más. El pliego de condiciones aceptado por Berlan & Cía. demuestra en términos irrefutables que la Administración exigió un precio total, y que con arreglo a él se pronunciará. "La Administración, dice el artículo 2.°, apreciando los precios unitarios y el "costo total de la obra", deducido éste de la aplicación de las mismas al cubaje y cantidades de obra y materiales que se licitan, resolverá sobre la aceptación de los más convenientes a sus intereses".

"El Estado, pues, no deberá pagar por dichos trabajos, como precio de costo, un centésimo más de la suma global a que se comprometió Berlan & Cía., es decir, pesos 2.175.000.00, cantidad que fué fijada por éstos en su oferta de acuerdo con el pliego de condiciones y aceptada por la Administración también de conformidad con lo expresado en dicho pliego, que es elemento constitutivo del contrato.

"Esta es, en resumen, la conclusión a que arriban los firmantes; si esta opinión fuera compartida por el H. Consejo y por V. E., y resistida, en cambio, por los empresarios, habría llegado el caso de someter la diferencia suscitada a la resolución de árbitros, en consecuencia con lo dispuesto en el artículo 29 del Convenio".

"El punto referente a los gastos generales, es de muy fácil dilucidación. El artículo 21 de las cláusulas modificadas presentadas por Berlan & Cía. dice: "Se imputarán al costo "de la obra" como gastos generales, lo siguiente, "que se incluirán en los certificados mensuales" (sigue aquí la enumeración de las partidas que son iguales a las del pliego de condiciones).

"El artículo 50 del pliego de condiciones de la licitación dice: "Se imputarán al costo "de la obra" como gastos generales los siguientes (sigue la lista igual a la anterior).

"También aquí Berlan & Cía., intercalando una frase y es ésta, "que se incluirán en los certificados mensuales", palabras que no existen en el pliego de condiciones que había sido ya aceptado en su propuesta por aquella firma. Pero tampoco en este caso surte efecto la maniobra. Podrán o no incluírse dichos gastos en las liquidaciones mensuales, pero de cualquier modo el importe deberá tomarse del precio de costo total. El costo de la obra está formado por el metraje y los precios unitarios de costo que figuran en el convenio, de manera que "si los gastos generales deben imputarse al costo de la obra", quiere decir que los precios unitarios formulados, y que es el elemento que aporta el empresario para establecer el costo total, "contienen cada uno el porcentaje requerido de gastos generales". Con esto se demuestra que no se justifica la pretensión de liquidar por separado los gastos generales como rubro independiente del precio total.

"El artículo 50 del pliego de condiciones y el artículo 21 de las modificaciones presentadas por Berlan, establecen que esos gastos deben imputarse, es decir, extraerse del "precio de costo total" de la obra.

"La intervención del Estado en la fijación de sueldos, en la determinación del número del personal superior técnico, es inexplicable.

"El Estado se defiende contra el excesivo espíritu de lucro de ciertos contratistas, y a no mediar ese control, la Administración estaría expuesta a grandes abusos".

"Finalmente, hace notar la Comisión que la distribución de los porcentajes de beneficios es contraria a la ley de 30 de Enero de 1919.

"El artículo 4.° de ésta estatuye, en efecto, que corresponderá como comisión para el Contratista un 10 % sobre el valor de la mano de obra y un 3 % sobre el valor de los materiales de construcción y explotación.

"Sin embargo, en la cláusula 22 de las preparadas por Berlan & Cía. se dice: "al importe de la obra hecha se agregará un 10 % de bonificación, y al importe de materiales y herramientas se agregará un 3 %", de donde fluye que los Contratistas tienen una bonificación de 13 % sobre el importe de los materiales, desde que la expresión "obra hecha" comprende materiales y mano de obra. Esa cláusula, pues, contraria a los porcentajes de ganancias autorizadas por la ley de 1919, carece de valor y debe considerarse como no escrita.

"Tal es, Excmo. Señor, salvo el más ilustrado del Honorable Consejo y de V. E., el modo de sentir de los suscritos sobre los tres puntos sometidos a su consideración. — *J. Foglia. — Arturo Lapoujade. — Vicente I. García*".

Opinión del fiscal, doctor Varela

Este se expidió en disidencia con el siguiente informe:

''Fiscalía de Gobierno de Primer Turno. —
'' Excmo. Señor:

''Como no me ha sido posible ponerme de '' acuerdo con la mayoría de los miembros de '' la Comisión designada para fijar el sentido '' de las cláusulas del contrato del ferrocarril '' a Rocha, me veo en el caso de expresar mis '' opiniones separadamente, por más que ya '' tuve ocasión de exponerlas en mi dictamen '' de 20 de Agosto anterior.

''Como la nota pasada por el Ministerio no '' determina cuáles son las cláusulas cuyo sen- '' tido se debe precisar, me concretaré a los '' puntos que han sido motivo de controversia '' con la Empresa, y a otros que, aun cuando '' no han dado todavía lugar a discusión, es '' necesario aclarar para poner de manifiesto '' su oposición con la ley''.

''El primer punto discutido es el de si pro- '' cede pagar los gastos generales.

''Ninguna de las dos partes niega que los '' dichos gastos deben abonarse, pero la discre- '' pancia está en que el Ministerio entiende que '' no deben pagarse por separado, porque están '' comprendidos en los precios unitarios del '' contrato, mientras que la Empresa sostiene '' lo contrario.

''Por mi parte entiendo, como ya lo dije en '' el dictamen acordado, que la Empresa tiene '' razón. Con arreglo al contrato, los gastos '' generales deben pagarse por separado.

''Es cierto que por lo común, en la práctica '' de los contratos de obras, los gastos genera- '' les están comprendidos en los precios unita- '' rios propuestos en la licitación, pero en el '' presente caso, no puede ser así, porque el '' pliego de la licitación dispone precisamente '' lo contrario.

''El artículo 50 de ese pliego, que es el '' que determina cuáles son los gastos genera- '' les, dice en su apartado final que el costo de '' todos los gastos *será fijado de acuerdo con* '' *la Administración*.

''Y se comprende perfectamente que si el '' pliego advierte que el costo de los gastos '' generales será fijado de común acuerdo con '' la Administración, se excluyen de los precios '' unitarios que debe ofrecer el proponente, y '' se deja para convenirlos después con el adju- '' dicatario de la obra, pues es elemental que '' los proponentes no van a la licitación con '' precios convenidos con la Administración.

''El citado artículo 50 está repetido en la '' base 21 propuesta por el Contratista Berlan '' para la celebración del contrato adjudicado, '' y figura con el agregado de que los gastos '' generales se incluirán en los certificados '' mensuales. Y el artículo 22 de las mismas '' establece que en los certificados mensuales, '' además del importe de las obras, se incluirá '' *el de los desembolsos realizados con arreglo* '' *a los cuatro artículos anteriores*, entre los '' cuales está precisamente el de los gastos ge- '' nerales. No puede, pues, caber la menor duda '' de que esos gastos no están comprendidos en '' los precios unitarios, y deben pagarse ade- '' más del costo de las obras, incluyéndose al '' efecto en los certificados mensuales.

''Es cierto que el primer párrafo del ar- '' tículo 50 dice que los referidos gastos se '' imputarán al costo de las obras, y también '' lo dice así el principio de la base 21, pro- '' puesta por Berlan para el contrato. Y no '' hay duda de que los gastos generales perte- '' necen al costo de la obra, pero, ¿cuál es ese '' costo? ¿Acaso hay algún precio fijo esta- '' blecido?

''Se pretende que sí, y que es el precio '' ofrecido por Berlan en la licitación, y que '' dentro de ese precio están los gastos gene- '' rales, de modo que no hay nada más que '' pagar.

''Pero eso es un completo error. Si bien el '' artículo 3.º del pliego de la licitación dice '' que el licitador debe indicar el precio total '' por el cual ejecuta la obra, agrega que esa '' fijación es *a los efectos de la garantía que* '' *debe depositar el Contratista*.

''Y eso mismo está repetido en la base 18 '' propuesta por Berlan y aceptada por el Mi- '' nisterio para el contrato. Tal es, pues, el '' único alcance del precio fijado en la pro- '' puesta.

''No se trata, por lo tanto, de un contrato '' a *forfait*, no hay ningún precio total conve- '' nido para la ejecución de la obra.

''El contrato se ha hecho por los precios '' unitarios que indica el artículo 4.º del pliego '' de la licitación, y los que habrá que agregar

" porque allí tampoco están todos, de modo que " el costo de las obras, será el que resulte de " multiplicar los precios unitarios, por las cantidades de obra hecha. A eso se agregarán " los gastos generales, los útiles y herramientas, y los porcentajes fijados como remuneración del empresario.

"La suma de todo eso será lo que costará " la obra.

"Fijados los gastos generales de común " acuerdo, habrá que ver después cuánto es lo " que por tal concepto se paga mensualmente. " Pero no es a esa fijación mensual a lo que " se refiere el apartado final del artículo 50 " de la licitación cuando dice que el costo de " todos los gastos generales será fijado de común acuerdo.

"Ese párrafo no puede referirse sino a la " totalidad de los diversos renglones de gastos " generales que el artículo menciona y que no " estando fijados en la licitación deben fijarse " después, pues no se concibe que mensualmente es estuviesen fijando las sumas parciales sin plan ni cálculo total alguno preestablecido.

"Entiendo, pues, con arreglo al artículo 50 " del pliego de condiciones, y a los artículos " 50, 21 y 22 precitados, que los gastos generales deben pagarse mensualmente además del " costo de la obra hecha, calculado este último " por los precios unitarios multiplicados por las " cantidades de obra".

"Los materiales y herramientas deben también pagarse mensualmente, porque así lo " dice el contrato; lo dice tanto en las bases de " la licitación como en las bases que fueron " propuestas posteriormente por Berlan y aceptadas por el Gobierno.

"El artículo 46 de las bases de la licitación " establece que los ingenieros harán mensualmente el metraje detallado de las obras hechas, y que igualmente anotarán los *materiales y herramientas* acopiados al pie de " obra. Y se comprende que esa anotación mensual no puede ser sino para el pago, pues de " otro modo no tendría objeto.

"El artículo 47 dice a su vez que (para la " expedición de los certificados mensuales se " aplicarán los precios unitarios de la propuesta, a la cantidad de obra que resulta ejecutada según el metraje que dispone el artículo " 46, al cual habrá de prestar su conformidad " el Ingeniero Director, y agrega que lo mismo " será para los *materiales y herramientas*, acopiados al pie de la obra, previa conformidad " dada a la cantidad por el ingeniero). De " modo, pues, que los certificados mensuales de " pago comprenden la obra hecha y los materiales y herramientas acopiados, a los cuales " se les aplican los precios respectivos.

"El artículo 52 dice también: "los materiales y herramientas que se acopien al pie " de la obra, recibidos previamente por la Dirección, lo serán en virtud de un boleto " entregado al Contratista y a cuya presentación a fin de cada mes se expedirá un certificado *para su cobro*".

"Todos esos artículos están más o menos " íntegramente comprendidos en la base 22, " propuesta por Berlan para el contrato, después de ganada la licitación, base aquélla " que igualmente habla del pago mensual de " los materiales y herramientas.

"No puede, pues, caber la menor duda de " que los materiales y herramientas acopiados " mensualmente, se paguen en esa misma forma.

"Pero ha de tenerse presente que el importe " de esos materiales que se pagan como tales " deben deducirse de los certificados de la obra " que se ha hecho con esos mismos materiales, " los cuales, cuando se emplean en ella, *ya han sido pagos*. Eso el contrato no lo dice expresamente, pero es elemental que debe ser así, " porque de lo contrario los materiales se pagarían dos veces, una como tales y otra en el " precio de la obra hecha, precio ese que comprende, necesariamente, el de los materiales " empleados. Por otra parte, eso es una cosa " muy sabida y una práctica invariable siempre que se pagan los materiales acopiados. " Ignora el suscrito si en los pagos ya hechos " se ha efectuado tal deducción".

"Pasando ahora a los otros puntos a que el " suscrito se refirió al principio, y que aún no " han sido objeto de discusión todavía, es necesario aclarar, debo recordar aquí las observaciones que hice en mi dictamen anterior, " respecto de los porcentajes.

"Como se ha visto, la base 22 del contrato " establece lo siguiente: "Al importe de la " obra hecha y desembolsos realizados (entre " los cuales están los gastos generales según

" resulta del renglón anterior del mismo ar-
" tículo) se agregará en cada certificado un
" 10 % de bonificación''. Y luego dice que al
" importe de los materiales y herramientas se
" agregará un 3 %; quiere decir, pues, que,
" según las cláusulas de la base 22 se pagará
" porcentaje sobre los gastos generales, y los
" materiales y herramientas.

"¿Y sobre qué precios se pagarán los por-
" centajes? La misma base dice que con arre-
" glo a los precios de la licitación, y lo dice
" así porque establece que se pagará el 10 %
" sobre la obra hecha, y el precio de la obra
" se fijará de acuerdo con los cuatro artículos
" anteriores, entre los que está el 18, según el
" cual regirán para las obras los precios uni-
" tarios de la propuesta.

"Ese artículo 22, en cuanto establece por-
" centaje sobre los gastos generales, materiales
" y herramientas, era contrario al artículo 61
" de la licitación, el cual sólo establecía por-
" centajes sobre el trabajo y los materiales. En
" cambio, en cuanto establece que los porcen-
" tajes se calcularán sobre el precio de la lici-
" tación, estaba de acuerdo con el referido
" artículo 61, pero es de notarse que a ese
" respecto el artículo 61 era contrario a la ley,
" puesto que, como más adelante se verá, la
" ley establece que los porcentajes se calcula-
" rán, no sobre los precios de la propuesta, sino
" sobre los precios *que resultan del contralor*
" *que efectúa el Poder Ejecutivo*. De modo que,
" estando de acuerdo la base 22 con el artículo
" 61, y siendo éste contrario a la ley, la base
" 22 está en el mismo caso.

"Pero no hay que insistir sobre que la base
" 22 del contrato estaba de acuerdo con el ar-
" tículo 61 de la licitación, porque ese artículo
" fué posteriormente derogado, como en segui-
" da va a verse.

"El artículo 1.º de las bases decía: "La
" construcción se hará sujetándose a las dis-
" posiciones de la ley general de ferrocarriles
" y al pliego de condiciones generales de obras
" públicas, aprobado por el Poder Ejecutivo el
" 24 de Julio de 1913, en cuanto tales dispo-
" siciones no se opongan al presente contrato''.
" La Dirección propuso, y el Ministerio aceptó,
" que se agregase a continuación, donde dice
" "del pliego de condiciones generales de obras
" públicas'', lo siguiente: "Y del pliego de
" condiciones particulares de esta licitación''.
" Redactado el artículo con esa modificación,
" lo que debió hacerse y no se hizo resulta
" decir lo siguiente: "La construcción se hará
" sujetándose a las disposiciones de la ley y
" al pliego de condiciones generales de obras
" públicas, *y del pliego de condiciones particu-*
" *lares* de esta licitación en cuanto tales dispo-
" siciones no se opongan al presente contrato''.

"Quiere decir, pues, que el artículo 61 de
" la licitación queda modificado por la base 22
" del contrato, en lo que le era opuesto, de
" modo que es esa base la que subsistió. Pero
" esta última es doblemente contraria al ar-
" tículo 4.º de la ley de 30 de Enero de 1919,
" lo es en cuanto a los rubros sobre los cuales
" se establece que se pagarán los porcentajes,
" y lo es en cuanto a la suma que indica para
" que sirva de base a ese mismo fin.

"Ya se ha visto que la base 22 establece
" que se pagarán porcentajes sobre el importe
" de la obra, gastos generales, herramientas y
" materiales. Pero el artículo 4.º de la ley dice
" tan sólo que se pagará el 3 % sobre las su-
" mas destinadas a la adquisición de materiales
" de explotación y construcción, y el 10 % de
" las sumas destinadas a la ejecución de obras,
" es decir, sobre la mano de obra, que es lo
" que queda una vez deducidos los materiales
" sobre los cuales se paga el 3 %.

"La oposición que al respecto existe entre
" la base 22 y el artículo 4.º de la ley es ma-
" nifiesta.

"Otro tanto ocurre en cuanto a los precios
" que deben tomarse por base para los porcen-
" tajes. La base 22 dice que sobre los precios
" de la licitación, y lo dice así, porque esta-
" blece que se pagará el 10 % sobre la obra
" hecha, y el precio de la obra hecha se fijará
" de acuerdo con los cuatro artículos anteriores,
" entre los cuales está el artículo 18, según el
" cual regirán para las obras los precios uni-
" tarios *de las propuestas*.

"Pero la ley dispone que los porcentajes se
" pagarán, no sobre los precios *convenidos*, sino
" sobre los precios *contraloreados* por la Admi-
" nistración, o sea sobre los precios que según
" el contralor de la Administración resulten ser
" los realmente pagados por el Contratista.

"Para comprender que es así, hay que darse
" cuenta del verdadero alcance del artículo 4.º
" precitado.

"El artículo primitivo del proyecto estable-
" cía que se pagarían los porcentajes sobre los
" precios de la mano de obra y de los mate-

" riales, *controlados* por la Administración.
" Pero como de ahí no resultaba límite para " determinar en lo posible ese costo, se dispuso " que se llamaría a licitación sobre los precios " unitarios, y que esos precios serían contralo" reados por el Poder Ejecutivo, pagándose los " porcentajes sobre esas sumas controladas.
" Quiere decir que hay dos clases de precios: " los fijados en el contrato como costo unita" rio, precios que deben pagarse por más eleva" dos que fuesen, puesto que han sido acepta" dos; y los precios contraloreados que pueden " resultar menores que aquéllos y que son los " que sirven de base para el pago de los por" centajes. Así, por ejemplo, y con arreglo a " los precios unitarios, el costo de una cantidad " de obra resulta ser diez, y hay que pagar " esos diez. Pero si por medio del control que " el Poder Ejecutivo debe hacer, se comprueba " que el costo real ha sido cinco, el porcentaje " de beneficio se paga sobre cinco y no sobre " diez.

"Es evidente, entonces, que la base 22, en " cuanto establece que los porcentajes se paga" rán sobre los precios de la licitación, es con" traria al artículo 4.° de la ley, según el cual " los porcentajes se pagan sobre los precios " contraloreados por el Poder Ejecutivo.

"Tal vez la imposibilidad de cumplir la " base 22, dada su manifiesta oposición a la " ley, y refiriéndose aquélla a un punto tan fun" damental como el de los beneficios a pagar " al Contratista, obligará a una revisión del " contrato concertado con el Empresario y den" tro de los límites que la ley autoriza. No " obstante, V. E. resolverá como lo estime más " acertado.

"Montevideo, Febrero 11 de 1922. — (Fir" mado): LUIS VARELA".

Ferrocarril de San Carlos a Rocha. - La Empresa refuta un informe contrario. — Diversas cuestiones jurídico-legales importantes. — Escrito presentado al Ministro de Obras Públicas el 4 de Marzo de 1922.

Como se publicó recientemente el informe que contra la Empresa Berlan y Compañía constructora del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, expidió la comisión encargada de dictaminar sobre la interpretación del contrato relativo a esa obra, dicha empresa ha resuelto publicar también, el escrito de contestación al referido informe, como prueba de su derecho y de la corrección de sus procederes. Dice así:

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, ingeniero Santiago Calcagno.

Señor Ministro:

E. Berlan y Cía., adjudicatarios de la licitación de la obra del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, contestando el informe en vista, ante V. E., y por su intermedio ante el H. Consejo Nacional, decimos:

Que si en el referido dictamen de la mayoría de la Comisión hubiera de fundamento jurídico legal una mínima parte siquiera de lo que encierra de malevolencia contra nuestra empresa, no nos atreveríamos a formular contestación alguna; pero, felizmente, su inconsistencia es tan grande desde el primer punto de vista, como es pródigo en la interpretación temeraria de intenciones, lo que nos convence plenamente de que no prevalecerá en el recto criterio de V. E. sobre los atinados argumentos del miembro discorde doctor Luis Varela y sobre las consideraciones de hecho y de derecho que pasamos a exponer.

Haremos notar a V. E., antes de entrar en materia, que fué ya viciosa, y ocasionada, por lo mismo, a error, la forma en que el antecesor de V. E. planteó a la comisión informante las cuestiones pendientes entre el Ministerio y la Dirección de Ferrocarriles sobre interpretación del contrato. Como aquella lo expresa en el preámbulo del informe, el ministro señor Pittamiglio se las expresó verbalmente, y lógico es suponer que lo hiciera exponiendo sus opiniones al respecto, con lo que resulta que la comisión oyó a una sola de las partes en disidencia, no conociendo el criterio de la Dirección de Ferrocarriles al respecto. De ese modo, ha sido una información tendenciosa la que le sirvió de base para expedirse, lo que no habría ocurrido si hubiera salvado tal omisión haciendo conocer a la comisión dictaminante los puntos de vista distintos en que ambas autoridades se colocaban respectivamente, y las razones, que fundaban esa oposición.

Dicho esto, entramos en materia, comenzando por el punto que con razón considera, el dic-

tamen, como fundamental, o sea el de saber si la empresa E. Berlan y Cía. se comprometió a ejecutar la obra por un precio global o si se comprometió a ejecutarla por los precios unitarios presentados en su propuesta.

I

NATURALEZA DEL CONTRATO

La comisión en mayoría resuelve la duda en el primer sentido, y para ello empieza por presentar como concluyente un párrafo de nuestra propuesta que, en realidad, ningún valor tiene para resolver esa duda. Es el párrafo siguiente:

''*Me comprometo a dar el total de los trabajos completamente terminados* en el plazo de treinta meses después de aceptada mi propuesta''.

Transcribe la comisión ese párrafo, y luego, en tono triunfal, agrega:

''Quiere decir, Ecmo. Señor, que la firma E. Berlan y Cía., *se comprometió* a ejecutar la obra por un precio global de $ 2:175.000, y el Gobierno por medio de la resolución transcripta ''*aceptó*'' esa propuesta por ser la más conveniente. Esa situación contractual quedó consumada desde el instante de la aceptación de la propuesta.

''El acuerdo de ambas partes contratantes quedó perfecto con relación a la especie de obra pública a construir y su precio de costo desde el momento que la aludida propuesta fué aceptada por el Gobierno''.

Vienen después varias citas reveladoras de una erudición tan estimable como inútil en el caso para demostrar lo que nadie niega, vale decir que la adjudicación de una obra al licitador crea entre la Administración y éste un contrato que no puede ser modificado por la voluntad de una sola de las partes.

Pues bien, el párrafo transcripto de la propuesta que presentó nuestra empresa no resuelve la cuestión sino que la deja en pie. Desde que allí se dice que se hará la obra por ''un precio total de $ 2:175.000 y los siguientes precios unitarios'', no es posible atenerse, de un modo exclusivo, a la primera cláusula y no a la segunda. Los proponentes tuvieron que atenerse al formulario del Ministerio de Obras Públicas, que ponía precio total y precios unitarios, y debían limitarse a llenar los claros del formulario, desde que el pliego de condiciones en su artículo 9.º decía terminantemente:

''El licitador se deberá limitar en su propuesta a llenar los claros del formulario. No se tomará en cuenta la propuesta que se aparte de dicho formulario''.

Luego, desde que en el referido formulario había un claro para el precio total y otro para los precios unitarios, la Empresa Berlan tuvo que llenar uno y otro, y así lo hizo, pero no es lícito deducir de la mención del precio total, el compromiso de ejecutar la obra por ese precio, lo que importa un contrato a forfait cuando del mismo pliego de condiciones resulta evidentemente, para todo el que quiera leerlo con ánimo imparcial, que ese precio total no se exigía por la Administración sino como un medio de calcular el monto de la garantía.

Es lo que dicen con claridad meridiana los artículos 2.º y 3.º del pliego de condiciones, así concebidos:

Artículo 2.º La licitación se hará tomando como base de comparación los precios unitarios a los efectos del estudio de las propuestas, debiendo los licitadores señalar todos los precios que se especifican en el artículo 4.º: ''La Administración apreciando los precios unitarios y el costo total de la obra, deducido éste de la aplicación de las mismas al cubaje y cantidades de obra y materiales que se licitan, resolverá sobre la aceptación de la más conveniente a sus intereses''.

Artículo 3.º Deberá el licitador indicar el precio total porque se ejecuta la obra a los efectos de la garantía de que habla el artículo 17.

Artículo 17. En el acto de ser aceptada una propuesta y al pasar a escritura pública el referido contrato deberá el licitador depositar en el Banco de la República una garantía correspondiente al 2 % del valor total de la obra licitada, de acuerdo con el artículo 3.º.

Conocidas estas disposiciones, causa más que sorpresa, estupor, que haya quien pueda pretender que la obra fué contratada por un precio global. Si el artículo 3.º dice que el precio total de las obras se calculará deduciéndolo, y en este caso deducir es calcular no es restar, pues este verbo en el caso no tendría sentido, deduciéndolo de la aplicación de los precios unitarios al cubaje, cantidades de obra y materiales que se licitan; es evidente que no hay un precio fijo, sino que éste resultará de la

multiplicación de las cantidades de obra, cubaje y materiales por los precios unitarios. Tal fué, pues, el criterio fijado por la Administración para comparar las propuestas, y fué con arreglo a él que se adjudicó la obra a nuestra Empresa.

Así lo entendió la Dirección de Ferrocarriles al informar, en 26 de Octubre de 1920, sobre las tres propuestas presentadas, pues, si bien al final de su dictamen toma en cuenta los precios globales de cada una para fijar el costo del kilómetro, empieza por analizar los precios unitarios, haciendo resaltar las enormes diferencias entre la nuestra que era la que los calculaba más moderadamente, y las otras dos.

Para que V. E. pueda establecer esa comparación insertamos el siguiente cuadro:

DEL FERRO-CARRIL DE SAN CARLOS A ROCHA

UNIDAD DE OBRA	Empresa E. Berlan y Cía.	Empresa O. Públicas B. A. - Cía. Alemana	Empresa Adams, Shaw y Cía.
Costo del metro de tierra en terraplenes	$ 0.42	$ 0.92	$ 0.59
» » » » » » desmontes	» 0.39	» 1.41	» 0.59
» » » » tosca » »	» 0.52	» 2.21	» 1.77
» » » » balasto en »	» 0.56	» 3.15	» 1.77
» » » » piedra » »	» 1.60	» 4.85	» 5.32
» » » » mampostería de piedra Elevación .	» 16.95	» 47.40	» 18.52
» » » » » » » fondación .	» 16.95	» 40.50	» 18.52
» » » » » » ladrillos	» 17.50	» 30.00	» 23.46
» tonelada superstructura metalica de puente. . . .	» 330.00	» 687.60	» 346.77
» kilómetro armadura de vía incluso levante y balastaje	» 1.786.00	» 17.650.00	» 6.256.00
» 1.000 metros de rieles y accesorios	» 4.686.00	» 24.871.00	» 17.100.00
» 1.000 metros telégrafo	» 136.00	» 281.00	» 300.00
» 1.000 » alambrados laterales	» 760.00	» 675.00	» 885.00
» metro lineal puente provisorio	» 120.00	» 278.00	» 123.43
» Edificio Estación y casa caminero	» 10.500.00	» —	» 24.450.00
» kilómetro replanteo de vía	» 80.00	» 70.00	» 35.00
» metro cúbico piedra (pié de obra)	» 2.50	» 5.20	» 4.70
» » » arena (» » »)	» 1.60	» 2.54	» 2.35
» 1.000 kilos cal (» » »)	» 32.00	» 38.20	» 26.40
» 1.000 kilos portland (» » »)	» 53.00	» 92.50	» 66.00
» alquileres de máquinas, breack y plataformas. . .	» —	» 50.00	» 30.00
E. BERLAN & Cía.			
Por máquina grande y 12 plataformas (por día)	» 60.00	—	—
y por máquina chica y 12 plataformas (por día)	» 45.00	—	—

El referido informe de la Dirección de Ferrocarriles está invocado en el decreto del Consejo Nacional de 21 de Diciembre de 1920 que nos adjudicó la obra.

En cuanto al artículo 3.° del pliego de condiciones, concordante con el 17, ambos transcriptos más arriba, confirman todavía lo determinado por el artículo 2.°. Dice aquel que el precio total será indicado por el licitador a los efectos de la garantía exigida en el artículo 17. Siendo así, el licitador, al llenar en el formulario del Ministerio de Obras Públicas, ese precio total, ha debido entender y ha entendido, pues no podía ser de otro modo, que tal exigencia no podía tener más efecto que permitir la fijación de la garantía.

II

PRETENDIDA ADULTERACION

Verdad es que la comisión dictaminante en mayoría ha hecho un descubrimiento famoso: el de que la Empresa al formular el contrato ha torcido el verdadero tenor de la cláusula, modificándola para escapar a la imposición del precio global. De ahí, toda su erudita disertación sobre la naturaleza de la adjudicación y sobre sus efectos, para demostrar que la Empresa no ha podido, mediante una maniobra semejante, modificar el contrato que vinculaba las partes desde el momento de adjudicarse la obra.

Apreciando esa faz de la cuestión, empezaremos por rectificar todo el argumento jurídico de la Comisión. Aun cuando al adjudicarse la licitación hubiere surgido un contrato entre la Administración y la Empresa Berlan & Cía., desde que otra convención posterior lo modificara, regiría esta última, no la primera. El contrato celebrado en 25 de Febrero de 1921 entre nuestra empresa y la Administración Pública es la ley de las partes, y lo hecho anteriormente puede servir para interpretar locuciones ambiguas o cláusulas dudosas, pero, en ningún caso, para modificar las cláusulas precisas y categóricas de dicho contrato.

Por otra parte, resulta más que absurdo, ridículo, hablar de que la Empresa ha podido engañar o sorprender a la Administración, tratándose de un contrato discutido y aprobado con el ministro de Obras Públicas, informado por la Dirección de Ferrocarriles, que propuso varias modificaciones que aprobó el Ministerio y que recibieron luego, como todo el contrato, la aprobación del Consejo Nacional. Agregaremos que, todavía, el proyecto de contrato volvió dos veces al Consejo Nacional, en virtud de haber, el Ministerio, redactado equivocadamente un artículo en forma contraria a los intereses y derechos de la Empresa, accediendo aquella alta autoridad a nuestro justo reclamo. Y es en un contrato así estudiado, y sometido a ese múltiple contralor, que se pretende que la Empresa ha sorprendido la buena fe de la Administración Pública, mediante la adulteración de una cláusula!

Pero veamos dónde está la sorpresa, en qué consiste la maniobra, cuál es la adulteración que con tanta ligereza nos imputa el informe.

Hemos calificado, antes, de temeraria la imputación, y tenemos la seguridad de que tanto V. E. como el Honorable Consejo, reconocerán la justicia del calificativo cuando sepan que el gravísimo cargo que se nos dirige es el siguiente:

El artículo 3.° del pliego de condiciones dice, como ya se ha visto: ''Deberá el licitador indicar el precio total de la obra, a los efectos de la garantía de que habla el artículo 17...

Y la cláusula 18 inciso 1.° del contrato, dice:

''Que esos precios unitarios se tomaron por base para calcular el importe de las obras a que ellos se refieren en la suma de $ 2:175.000, al solo efecto de determinar la garantía que los contratistas deben depositar al firmarse el presente convenio'''.

Según esto, la adulteración está en agregar la palabra ''solo'' poniendo al solo efecto en lugar de al efecto.

Parece increíble que tres personas de la ilustración y competencia que reconocemos en los firmantes del informe, puedan cimentar sobre tan deleznable base una imputación como la que han formulado contra nuestra empresa.

''A los efectos'' o ''al solo efecto'' es absolutamente la misma cosa. Al efecto, quiere decir ''con el objeto'' y escribir con el objeto o con el solo objeto es decir lo mismo. Si se estableció que el precio global se pedía a los efectos de fijar la garantía, se determinó que no tendría más que tal efecto. Esto es claro para cualquiera que conozca el idioma castellano.

Efecto, dice la Real Academia Española, es el fin u objeto para que se hace una cosa. Luego, cuando se diga que los licitadores fijarán un precio total a los efectos de la garantía, fijar esa garantía era el fin u objeto para que se exigía el precio global.

Supongamos que el Consejo Nacional autorizara a una oficina pública para tomar empleados a cargo de eventuales ''a los efectos'' de concluir determinada tarea. ¿Podría, acaso, la referida oficina una vez concluída ésta, mantener esos empleados, invocando la circunstancia de que se dijera ''a los efectos'' y no ''al solo efecto'' de realizar esa tarea? Seguramente no, porque las dos locuciones son idénticas, resultando, el adjetivo ''solo'', una verdadera redundancia. La intención de limitar esa auto-

rización a un caso está igualmente clara en ambas frases.

En los pleitos por daños y perjuicios es frecuente que los demandantes no quieran fijar en una cantidad precisa el monto de la indemnización que reclaman para no incurrir en ''plus petition''; y, entonces, suelen agregar un otro sí, concebido en estos términos: que al efecto de fijar la jurisdicción del Juzgado apreciamos la indemnización en tanto. (Aquí una suma determinada).

Preguntamos, señor Ministro, si alguien sería capaz de sostener que, por no haber dicho ''al solo efecto de fijar la jurisdicción del Juzgado'', se podrían atribuir otros efectos a la apreciación referida.

Un ejemplo más: continuamente se requieren expedientes o documentos entre los Juzgados o las oficinas administrativas ''ad effectum videndi''. ¿Sería capaz alguien, de sostener, que no diciendo ''ad solum effectum videndi'', la diligencia podría tener algún otro objeto? Huelga también la respuesta en tal hipótesis.

Si el precio global tuviera, dentro del pliego de condiciones, otro efecto, si fuera realmente el costo de la obra, el artículo 3.° se habría limitado a decir: ''la garantía que debe prestar el proponente será del 2 o|o del precio total de su propuesta. No ha dicho eso, sino que los licitadores presentarán un precio total a los efectos de fijar la garantía: la intención es, pues, evidente. El precio total no tenía más objeto que permitir la fijación de la garantía.

Es claro que, si fuera del artículo 3.° del pliego de condiciones, hubiera otro que diera distintos efectos al precio total fijado por el licitador habría que armonizar todos esos preceptos, teniendo, en tal caso, ese precio, efectos diferentes del de servir de base a la garantía; pero, lejos de ser así, el artículo 2.° confirma todavía el caracter eminentemente restrictivo del 3.°, puesto que determina que para la licitación, el precio total será el que resulte de los precios unitarios, multiplicados por la cantidad de obra, materiales, etc. Es indiscutible, por tanto, que el precio fijado por el licitador no tiene más efecto que permitir el cálculo de la garantía.

III

NUEVOS ARGUMENTOS

Todavía podemos formular otro argumento, aun con prescindencia de los artículos 2.° y 3.° del pliego de condiciones. Supongamos que dichos artículos no tuvieran el sentido que les asignan la gramática y la lógica. Supongamos aún más: que no hubiera tales cláusulas. Pues, asimismo, afirmamos categóricamente que de dicho pliego de condiciones resultaría, en forma evidente, que la obra a que se refiere no podría ser objeto de un contrato por precio global o *a forfait*.

Ha dicho Christophle en su libro ''Traité Teorique et Pratique des Travaux Publics'', y ya se ve que acudimos a los maestros que invoca la comisión en mayoría, que, aun cuando se fije, en un contrato, precio global determinado, *si se encuentran en sus cláusulas estipulaciones incompatibles con el forfait la presunción de que la obra se ha de ejecutar por precio global desaparece*, y se debe dar al contrato una denominación diferente. Pues bien, el pliego de condiciones contiene la siguiente cláusula:

''Artículo 22. La Administración Pública puede imponer durante la ejecución de los trabajos las modificaciones o variantes al trazado que juzgare más convenientes''.

Y luego, el artículo 24 determina la aplicación de los precios unitarios para fijar el de los trozos modificados.

Ahora bien: es un principio incontrovertible en materia de legislación de obras públicas, aquel según el cual, dentro del contrato por precio global, la Administración no puede imponer modificaciones ni variantes.

El mismo Christophle (op. cit. tomo I, página 273 y siguientes) dice que el contrato a forfait es aquel en el cual el trabajo pedido al empresario está *completamente determinado.* El forfait, agrega, *no deja a la Administración la libertad de modificar a cada instante su plan*, de hacer lo que no preveía ni de no hacer lo que previó. ''No solamente el precio no puede ser modificado, *sino que la naturaleza y dimensiones de las obras están fijadas invariablemente*''.

En el contrato a *forfait*, dice Haurou (*Traité de Droit Public et Administratif*, pág. 803), *la Administración fija de una manera defini-*

tiva la obra a ejecutar; el Contratista se obliga a ejecutarla por un precio que será invariable, cualesquiera sean las circunstancias.

Y Luis V. Varela, en su conocida obra de Derecho Administrativo, pág. 197, expresa que el sistema de contratación a precio fijo *se caracteriza por la invariabilidad, tanto en el precio como en las condiciones de la obra.* La Administración, agrega, *no puede tampoco hacer modificación alguna en las obras, sino que tiene que sujetarse, en un todo, al plan acordado que es, por consiguiente, obligatorio para ella.*

Si, pues, la invariabilidad de la obra es de la esencia del contrato a *forfait;* si su característica reside en el hecho de que precio y obra son inalterables, nadie puede admitir que un contrato en el que la Administración se reserva de modo expreso la facultad ilimitada de modificar el plan por su sola voluntad es a *forfait* o por precio global.

Y bueno es advertir que la Administración, en el presente caso, no ha dejado dormir esa facultad, como que ya se han estudiado y aprobado modificaciones tan sustanciales, que imponen nada menos que la reforma fundamental del trazado primitivo.

Por lo demás, dada la forma en que se habían realizado, hace ya muchos años, los estudios para la obra, y la deficiencia de los datos ofrecidos a los licitadores, resultaba imposible que éstos pudieran comprometerse por un precio total ni que la Administración, al imponerlo, se privara de la facultad preciosa de modificar el plan primitivo sin limitación alguna. Esos estudios son muy deficientes, hasta el extremo de que toda la memoria descriptiva de una obra de esta clase, aparece condensada en media página. En los datos para la licitación faltan los metrajes de las obras, no habiéndose dado a los licitadores más que un plano general, perfiles generales y algunos tipos de puentes y de otras obras. Dígase, ahora, si en tales condiciones puede caber la idea de un contrato a *forfait,* en el que la precisión y la exactitud absolutas son la única defensa de los contratistas y de la Administración Públicas!

Este sistema, dice el doctor Varela (op. cit., pág. 198), hablando del contrato por precio global, si bien tiene sus ventajas para la Administración, en cuanto le permite determinar desde el primer momento el costo fijo de la obra, y para el concesionario, porque le permite saber, desde luego, hasta dónde llegarán sus compromisos, tiene, sin embargo, graves inconvenientes. En primer lugar, *exige que la obra objeto del contrato esté completa y definitivamente determinada en todos sus detalles,* lo que en la mayoría de los casos no es posible ni es tampoco conveniente, porque causas imprevistas pueden exigir modificaciones que la Administración debe conservar siempre el derecho de imponer cuando así lo exijan los intereses generales; *y, en segundo lugar, excluye la posibilidad de toda modificación,* porque cualquiera que se resolviese introducir importaría innovación en el contrato, lo que el empresario aceptará o no, y ese caso negativo obligaría a rescindir el contrato celebrado, con la correspondiente indemnización de daños y perjuicios causados al empresario.

Pues bien, en este caso, ni la Administración Pública podía determinar anticipadamente las condiciones de la obra en todos sus detalles, ni, por lo mismo, comprometerse a no introducir ninguna modificación ulterior, antecedentes que aclaran y precisan la verdadera índole del contrato.

IV

MAS ERRORES DEL DICTAMEN

Pretendiendo demostrar la imposibilidad jurídico - legal de que la obra no haya sido contratada por un precio global, dice la Comisión en mayoría que, ''si se admite la interpretación de la Empresa, es decir, que el precio global ha desaparecido, el Estado no sabe a cuánto asciende el importe de la obra, los gastos no tienen un límite preestablecido y el costo total ''podrá sobrepasar al precio de la propuesta más alta''.

Y agrega luego el dictamen:

''Pero semejante interpretación no se puede en manera alguna justificar, porque es obvio que entonces se habría adjudicado a un empresario la construcción de una importante obra del Estado sin las garantías de la licitación (publicidad y concurrencia)''.

Todo esto carece en absoluto de valor y de sentido. Según tal razonamiento, la licitación de una obra sólo podría efectuarse por un precio global, y es realmente extraordinario que técnicos distinguidos lleguen a sentar herejía semejante. Una obra puede ser objeto de licitación, ya se piense contratarla por precio glo-

bal, por series de precios o por precios unitarios. La comparación entre los precios, en estos dos últimos casos, está lejos de ser imposible, y la Dirección de Ferrocarriles efectuó dicha comparación en su informe ya citado, demostrando que los precios de nuestra propuesta eran mucho más favorables que los de las otras dos, e hizo la comparación también con los de diferentes oficinas administrativas.

Es falso, absolutamente falso, que, de ese modo, el costo total de la obra pueda sobrepasar el de la propuesta más alta, desde que, según el artículo 26 del pliego de condiciones, los precios globales de las propuestas deberán obtenerse multiplicando la cantidad de obras, materiales, etc., por los precios unitarios de cada una. Luego, desde que los precios unitarios de las propuestas de Shaw y de la Constructora Argentina son, en general, mucho más elevados que los de la nuestra, sea cual sea la cantidad de obra a realizar, nuestra propuesta quedará, siempre, muy por debajo de las dos restantes. Auméntese o disminúyase la obra en las proporciones que se quiera, y siempre la propuesta Berlan sería mucho más favorable a la Administración Pública.

El argumento basado en el recuerdo de que el sabio profesor de la Facultad de París, Berthelemy, afirma que el sistema de la licitación "es el mejor medio de hacer bajar los precios", estaría bueno para ser opuesto a quienes abogaran por la contratación directa, pero nada tiene que ver con el presente caso. No dice Berthelemy que el sistema del precio global o a *forfait* haga bajar los precios, sino que atribuye tal ventaja a la licitación, y esa ventaja se obtiene lo mismo, con el sistema de las series de precios y con el de los precios unitarios. El cuadro comparativo inserto más arriba evidencia que, en este caso, también la licitación ha hecho bajar los precios, ya que éstos, en nuestra propuesta, son mucho más bajos que en las demás. No hay, pues, tal ventaja perdida, y aunque el criterio que en definitiva se adopte sea el de los precios unitarios, como tiene que ocurrir si, como lo esperamos, se ha de proceder con justicia, la licitación habrá logrado ahorrar centenares de miles de pesos al Estado, en comparación con lo que le costaría la obra realizada por los otros proponentes.

En cuanto al inconveniente de no saberse a ciencia cierta, sino dentro del contrato a *forfait*, cuál será el monto de la obra, nadie puede negarlo, pero tiene, en cambio, la ventaja de dar mayor latitud a la Administración Pública que puede alterar, ampliar o restringir las obras según lo exijan las circunstancias. Hemos demostrado ya que, precisamente, en el caso del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, esa latitud de acción tenía un valor inapreciable que debió imponer la prescindencia del contrato sobre un precio global.

Resumiendo, Excmo. Señor: el contrato de contrucción del Ferrocarril de San Carlos a Rocha no es un contrato por precio global:

1.° Porque el artículo 2.° del pliego de condiciones manda que el precio global se fije aplicando el cubaje, materiales y cantidad de obra por los precios unitarios de la propuesta;

2.° Porque el artículo 3.° del pliego de condiciones dice que el licitador fijará precio global a los efectos de la garantía, cláusula no alterada sino reproducida en forma redundante por el artículo 18 del contrato, equivalente, por completo, a dicha cláusula.

3.° Porque aún a falta de tan terminantes cláusulas, otras del mismo pliego, al reservar para la Administración la facultad ilimitada de modificar la obra, suprimen toda posibilidad de interpretar el contrato como celebrado por precio global o a *forfait*.

4.° Porque los antecedentes de la licitación y los elementos ofrecidos por ella, hacían imposible que ni los licitadores ni la Administración Pública se comprometieran, los primeros por un precio global, y la segunda a mantener inalterable su plan primitivo.

V

LOS GASTOS GENERALES

Pasamos a estudiar, ahora, la cuestión referente a los gastos generales que, según el pliego de condiciones y según el contrato, han de ser fijados de común acuerdo, entre la Empresa y la Administración Pública, y que, sin embargo, para la comisión informante en mayoría, no deben ser pagados por esta última, lo que implica la afirmación prodigiosa de que la Administración interviene en la fijación de gastos que no la interesan ni afectan por ningún concepto.

Para fundar esa extraordinaria conclusión, ha descubierto la mayoría dictaminante, otra adulteración de conceptos, otra maniobra, otra modificación del contrato con que nuestra Em-

presa ha logrado sorprender a la Administración. He aquí sus palabras:

''También aquí Berlan & Cía., intercalando una frase, y es ésta, ''que se incluirán en los certificados mensuales'', palabras que no existen en el pliego de condiciones que había sido ya aceptado en su propuesta por aquella firma. Pero tampoco en este caso surte efecto la maniobra. Podrán o no incluírse dichos gastos en las liquidaciones mensuales, pero de cualquier modo el importe deberá tomarse del precio de costo total. El costo de la obra está formado por el metraje y los precios unitarios de costo que figuran en el convenio, de manera que ''si los gastos generales deben imputarse al costo de la obra'', quiere decir que los precios unitarios formulados y que es el elemento que aporta el empresario para establecer el costo total, contienen cada uno el porcentaje requerido de gastos generales. Con esto se demuestra que no se justifica la pretensión de liquidar por separado los gastos generales como rubro independiente del precio total.

''El artículo 50 del pliego de condiciones, y el artículo 21 de las modificaciones presentadas por Berlan, establecen que esos gastos deben imputarse, es decir, extraerse, del ''precio de costo total'' de la obra.

''La intervención del Estado en la fijación de sueldos, en la determinación del número del personal superior técnico, es explicable.

''El Estado se defiende contra el excesivo espíritu de lucro de ciertos contratistas, y a no mediar ese control, la Administración estaría expuesta a grandes abusos''.

Repetimos, una vez más, que el contrato está lejos de ser la interpretación unilateral de las obligaciones respectivas y recíprocas de las partes. No es la Empresa Berlan & Cía. quien lo ha hecho, sino que es el resultado del acuerdo de aquélla y de la Administración sobre el sentido del pliego de condiciones, según el leal saber y entender común. Es ridículo, soberanamente ridículo, colocar a la Administración Pública en la condición de un párvulo, por no decir de un demente, víctima de las maniobras interlopes de quien contrata con ella. Hemos dicho ya que han intervenido, para celebrar ese contrato, la Dirección de Ferrocarriles, el ex-Ministro Pittamiglio, que no se caracterizaba, ciertamente, por su blandura ni por su longanimidad con nuestra Empresa, y el Consejo Nacional. Se introdujeron modificaciones en nuestro borrador, aceptadas unas e impugnadas otras; por fin, quedó concertado el contrato, después de ir tres veces al Honorable Consejo, y ahora salimos con que todas esas autoridades, con una suprema inconsciencia de sus deberes, habían caído en los más burdos errores bajo la sugestión irresistible de nuestra Empresa!

La verdad, señor Ministro, es que el contrato hecho con el propósito de aclarar y precisar el verdadero sentido de lo actuado anteriormente, significa la interpretación coincidente de ambas partes sobre sus obligaciones recíprocas, por obra del consentimiento deliberado de una y otra. No estaría habilitada, de consiguiente, una de ellas, para considerarse desligada invocando pretextos más o menos falaces, sobre todo teniendo en cuenta que la resolución del Honorable Consejo Nacional de 20 de Enero de 1921, al aprobar el contrato con nuestra Empresa, estableció, no por pedido de aquélla sino de la Dirección de Ferrocarriles, el predominio absoluto del contrato sobre todo lo actuado anteriormente, incluyendo en éste, de un modo expreso, el pliego de condiciones redactado especialmente para la obra.

Pero, hemos extremado los términos de la controversia en forma innecesaria. En un memorándum que presentamos al Ministerio, en Julio del año último, demostramos que, con arreglo al contrato, nuestra Empresa tiene derecho a cobrar los gastos generales, y a él nos remitimos. Vamos a demostrar ahora que, con arreglo a los términos textuales del pliego de condiciones, sin ninguna modificación aclaratoria, la solución es absolutamente la misma, para todo el que estudie el punto sin prevenciones injustificadas.

En final de cuentas, ¿cuál es el delito de falsificación que en este caso atribuye a nuestra Empresa la Comisión dictaminante?

Que donde dice el pliego de condiciones: ''se imputarán al costo de la obra como gastos generales los siguientes'', el contrato ha agregado: ''que se incluirán en los certificados mensuales''.

Tal es nuestro delito, no menos horrendo que el de haber puesto en lugar de ''a los efectos de la garantía'', ''al solo efecto de la garantía''.

No menos horrendo, decimos, porque en realidad, la culpa es idéntica, pues, o bien la Administración debe pagar los gastos generales, y entonces tendría que pagarlos con o sin

el agregado, o bien no tiene que pagarlos, y entonces el agregado es absolutamente inútil.

Si esa frase está en el contrato, con el consentimiento de ambas partes, se debe a que ambas entendieron que la Administración debía pagar los gastos generales enunciados en el artículo 50 del pliego, cláusula 21 del contrato, y debiéndolos pagar, era forzoso incluírlos en los certificados mensuales.

Y que está obligada a pagarlos, es algo que no admite dudas.

Prescindimos, para demostrarlo, del "protervo" contrato, y nos atenemos al pliego de condiciones, cuyos artículos 50, 6.°, 41 y 43 dicen así:

Art. 50. — Se imputarán al costo de la obra como gastos generales, los siguientes:

1.° Sueldos del personal técnico, de Dirección y Oficina, cuyo número será acordado con la Administración Pública.
2.° Alquileres de Oficinas.
3.° Gastos de movilidad y transportes del personal técnico y de trabajo.
4.° Utiles de trabajo.
5.° Gastos judiciales por concepto de expropiaciones.
6.° El seguro del personal y el impuesto de Pensiones a la Vejez.

El costo de todos estos gastos será fijado de acuerdo con la Administración Pública.

Art. 6.° — El precio de todos los materiales y herramientas deberá fijarlo el licitador entregados al pie de la obra.

Art. 41. — El Contratista deberá emplear en la construcción de este trozo de línea férrea los materiales y herramientas depositados en la Estación Rocha, y que le sean entregados por el Estado y los cuales han sido adquiridos por el mismo a la Uruguay Railway C.°.

Art. 43. — Al entregar el certificado mensual por parte de la Dirección de Ferrocarriles, se hará la respectiva deducción de los materiales y herramientas que haya recibido el Contratista en virtud del artículo anterior, con clara especificación de cantidad y precios.

Como se ve, por el artículo 41, se impone a la empresa la obligación de usar los materiales y herramientas de la Administración Pública, y luego el artículo 43 dice que al expedirse los certificados mensuales de pago, se hará la deducción correspondiente al precio de dichos materiales y herramientas.

Es la única deducción que el pliego de condiciones ha establecido, por lo cual resulta completamente infundada la pretensión de deducir también los gastos generales.

Además, el artículo 6.° expresa que el precio de todos los materiales y herramientas deberá fijarlo el licitador entregados al pie de la obra. Según esto, solamente los gastos de conducción hasta la obra han de considerarse incluídos, ya que nadie puede suponer que con arreglo a dicho artículo pueden estar comprendidos en el precio los gastos generales a que se refiere el artículo 50.

La Comisión en mayoría pretende lo contrario, pero esa pretensión no resiste ni el más ligero examen. El informe de la Dirección de Ferrocarriles de 26 de Octubre de 1920, que sirvió de base al Ministerio y al Honorable Consejo, para adjudicarnos la obra, decía categóricamente que uno solo de los proponentes, Berlan & Cía., había dado los verdaderos precios de costo, y para demostrarlo citaba cifras tan elocuentes como éstas:

Por armar la vía

Propuesta N.° 1 (Berlan), km.	$	29.000.00
Propuesta N.° 2	»	71.000.00
Propuesta N.° 3	»	48.000.00

Frente a esa opinión de la Dirección de Ferrocarriles y a los datos comparativos en que la funda, es realmente absurda la pretensión de que en los precios presentados iban ya incluídos los gastos generales.

Por lo demás, el pliego de condiciones desautoriza en forma rotunda la pretensión referida. A nadie se le ocurrirá que pueden estar comprendidos en los precios presentados por nuestra Empresa, gastos que, según el mismo pliego de condiciones, serán fijados por acuerdo entre la Administración Pública y la Empresa. No hay cerebro humano capaz de soportar sin desmedro una implicación lógica de tal calidad.

Si el pliego dice que el costo de los gastos será fijado, es evidente que no podía estar ya fijado, como lo estaría si se entiende que se halla comprendido en los precios formulados.

Si los gastos generales se hallaban comprendidos en el precio global fijado por el licitador, establecer el procedimiento para fijarlos resultaba algo de inutilidad absoluta.

Si la Administración nada tenía que ver con esos gastos, la Administración no tenía porqué concurrir a fijarlos.

Esto no admite dudas ni objeciones. Verdad es que la Comisión en mayoría todo se lo explica con admirable facilidad. Según ella, la Administración intervendría en la fijación del costo de los gastos generales para impedir los abusos que en ello podría cometer el afán de lucro de las empresas.

Pero, ¿abusos contra quién? ¿Contra la Administración? No, pues que aquélla nada tendría que pagar. Los abusos los pagaría la misma Empresa, de modo que la parte final del artículo 50, según la cual el costo de los gastos generales se fijará de común acuerdo con la Administración, tendría por objeto defender paternalmente a la Empresa, considerada como hijo pródigo, contra sus propios abusos!

Renunciamos el comentario, por considerarlo inoficioso, y pasamos a otra faz del mismo error cometido por la Comisión en mayoría.

Recuerda ésta que el preámbulo del artículo 50 del pliego dice que los gastos generales indicados más abajo se imputarán al costo de la obra, y agrega, con toda seguridad, que imputar importa lo mismo que extraer, de manera que decir los gastos generales se imputarán al costo de la obra, es lo mismo que decir que se extraerán de dicho costo.

Según la Comisión en mayoría, pues, imputar vale tanto como extraer.

Pues bien, imputar no es lo mismo que extraer, sino todo lo contrario. La única acepción castiza que tiene es achacar, atribuír, acumular a alguno una acción digna de vituperio, y al revestir, en el lenguaje vulgar, un sentido figurado, tratándose de cuentas y gastos, no ha perdido su sentido propio. Cuando se imputa una partida a gastos se aumentan los gastos, cuando se imputa una partida a sueldos se aumentan los sueldos. Supóngase que una oficina da cuenta de haber invertido seiscientos pesos en eventuales, y que luego comunica que ha omitido imputar al mismo rubro una partida de cien: la cuenta de eventuales no quedaría disminuída sino aumentada, pues que se eleva a setecientos pesos.

Demostrado como queda que la obra no ha sido contratada por un precio global, desde que se determinan por el artículo 50 los gastos generales que se han de imputar al monto de la obra, con el agregado de mandar que la Administración intervenga en la fijación de su costo, este costo tiene que aumentar necesariamente el precio de aquélla. Carecen, pues, de todo fundamento las observaciones que al respecto ha formulado la Comisión en mayoría.

VI

LOS PORCENTAJES

La Comisión en mayoría plantea otra cuestión sobre la base, también, de otra discordancia que descubre entre el pliego de condiciones y el contrato celebrado entre nuestra Empresa y la Administración Pública.

Dice el artículo 61 del pliego de condiciones que se nos abonará una bonificación de 10 % sobre ejecución de obra y una de 3 % sobre el valor de los materiales.

Por su parte, el artículo 22 del contrato establece que el 10 % se aplicará al importe de la obra hecha, lo que hace decir a la Comisión en mayoría, concordante en esto con la minoría, es decir, con el doctor Luis V. Varela, que estando comprendidos en la ''obra hecha'' materiales y mano de obra, se paga por los primeros una bonificación superior a la estipulada.

Sostenemos, por las razones expresadas anteriormente, que el contrato es la única ley de las partes, y que la Administración, que lo celebró, está obligada a cumplirlo. Sin embargo, así como en las cuestiones que hemos estudiado más arriba, mantenemos en toda su integridad nuestro criterio, por entender que no pueden caber dudas al respecto, en lo concerniente a ésta, reconociendo que caben las interpretaciones contradictorias, sin renunciar nuestros derechos, estamos dispuestos a buscar, de acuerdo con la Administración Pública, la solución equitativa de la diferencia que se insinúa, confiados en el criterio sereno de V. E. y del Consejo Nacional de Administración.

VII

Hemos terminado el análisis del informe de la mayoría, pero, antes de concluír, debemos impugnar una parte del dictamen del doctor Varela, cuya adopción perjudicaría injustamente los intereses de nuestra empresa:

Dice el doctor Varela:

''El artículo primitivo del proyecto establecía que se pagarían los porcentajes sobre los precios de la mano de obra y de los materiales, ''controlados'' por la Administración. Pero como de ahí no resultaba límite para determinar en lo posible ese costo, se dispuso que se lla-

maría a licitación sobre los precios unitarios, y que esos precios serían contraloreados por el Poder Ejecutivo, pagándose los porcentajes sobre esas sumas controladas. Quiere decir que hay dos clases de precios: los fijados en el contrato como costo unitario, precios que deben pagarse, por más elevados que fuesen, puesto que han sido aceptados, y los precios contraloreados, que pueden resultar menores que aquéllos y que son los que sirven de base para el pago de los porcentajes. Así, por ejemplo, y con arreglo a los precios unitarios, si el costo de una cantidad de obra resulta ser diez, hay que pagar esos diez. Pero si por medio del control que el Poder Ejecutivo debe hacer, se comprueba que el costo real ha sido cinco, el porcentaje de beneficio se paga sobre cinco y no sobre diez.

''Es evidente, entonces, que la base 22, en cuanto establece que los porcentajes se pagarán sobre los precios de la licitación, es contraria al artículo 4.º de la ley, según el cual, los porcentajes se pagan sobre los precios contraloreados por el Poder Ejecutivo''.

Pues bien, el ilustrado jurisconsulto que así habla, sufre un error evidente, pues el artículo 4.º de la ley de 30 de Enero de 1919, no habla de precios contraloreados por el Poder Ejecutivo después de la licitación, o sea en la ejecución de la obra, sino de precios contraloreados en la licitación, o sea para adjudicar la obra.

Dice así el artículo citado:

"Las licitaciones tendrán por base la contratación del precio de costo que el Poder Ejecutivo deberá contralorear en la forma que estime más conveniente".

Es, pues, a los efectos de la licitación, y para resolver sobre la misma, que el Ejecutivo debía contralorear los precios, y así lo hizo, pues como ya lo expresamos, el informe de la Dirección de Ferrocarriles, estudiado e invocado por el Honorable Consejo Nacional cuando adjudicó la obra a la Empresa Berlan & Cía., hacía notar que la única propuesta que presentaba precios de costo era la nuestra.

El contralor a que se refería el artículo 4.º de la ley de 30 de Enero de 1919 ha sido ya efectuado, y la Administración no púede volver sobre el mismo, debiendo pagar las bonificaciones sobre los precios contraloreados y aceptados, al adjudicarse la obra.

Por lo demás, el pliego de condiciones interpretaba fielmente el citado artículo de la ley cuando decía que ''a los efectos del artículo 45, es decir, del pago mensual de los certificados, a los metrajes de obra hecha se aplicarán los precios unitarios de costo *obtenidos en la licitación''*, agregando a renglón seguido que ''al efecto de la aplicación de los porcentajes establecidos por la ley, la Dirección de Ferrocarriles llevará una contabilidad especial para distribuír las cantidades correspondientes a ejecución de obras y adquisición de materiales''. El contralor único que se reserva la Administración es, pues, el que se refiere a la distribución de los dos porcentajes del 3 % y del 10 %, sin que se diga una sola palabra de que para ello se ha de hacer una revisación previa de los precios de la licitación.

Lejos de eso, el artículo 62 agrega:

''Para las obras y trabajos cuyo precio no se haya especificado en la propuesta, se procederá en la forma siguiente para liquidar su pago: los ingenieros de la Dirección de Ferrocarriles controlarán los gastos empleados en dichos trabajos, haciendo su total en cada caso y aplicando el porcentaje de utilidades del 10 % fijado por la ley''.

Es, pues, evidente que, en concepto de la Administración Pública, el contralor de los precios establecidos en la propuesta estaba hecho al aceptarla, y que sólo falta realizarlo respecto de las obras y trabajos cuyo precio no fué especificado de antemano.

CONCLUSION

No terminaremos el presente escrito sin manifestar a V. E. que tenemos la firme voluntad de llevar hasta su fin la obra del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, no dudando de que encontraremos para ello la cooperación eficaz del Poder Administrador. Formada con capitales nacionales, deseosos de vincularse a trabajos de positiva importancia para el progreso moral y material del país, nuestra Empresa hizo sus cálculos para la licitación sobre la base de una ganancia mínima, lo que resultó de indiscutible ventaja para la Administración, y eso le dió derecho a esperar un tratamiento equitativo y justo, pero se engañó por completo, encontrándose con que se dificultaba en toda forma su

acción, omitiéndose la respuesta a muchas de sus notas y llegándose hasta demorar la expedición de los certificados de cuatro meses, con los consiguientes perjuicios, por fútiles motivos, irregularidad que ha corregido V. E. no bien llegó a darse cuenta de la verdadera situación. No dudamos de que nuestros derechos están para lo sucesivo garantizados ampliamente, y esperamos por ello con plena confianza la resolución del Honorable Consejo sobre los puntos a que se refiere el presente escrito.

Si en el desarrollo de nuestras ideas hemos podido hablar con alguna vehemencia, no es nuestro ánimo agraviar a nadie, y V. E. sabrá disculparlo en atención a que debíamos tomar en cuenta opiniones que no solamente podían lesionar nuestros intereses, lo que en ningún caso hubiera sublevado nuestro ánimo, sino que hasta implicaban la sospecha de manejos dolosos de nuestra parte para sorprender la buena fe de la Administración Pública, sospecha cuya injusticia hemos demostrado plenamente.

Saludamos a V. E. con toda consideración.

E. Berlan & Cía.

Juan Andrés Ramírez,
Abogado.

La Empresa no se contentó con requerir la opinión de los abogados asesores doctores Carlos María Sorín y Juan Andrés Ramírez, sino que solicitó igualmente las de los doctores Pablo De María y Eduardo Brito del Pino, quienes se expidieron así:

Consulta del Dr. Pablo de María

Montevideo, Julio 28 de 1922.

Señores E. Berlan y Cía.

Después de estudiar detenidamente los antecedentes relativos a la consulta contenida en la carta de Vds. fecha 3 de Abril último, paso a evacuarla, pidiendo a Vds. disculpa por la demora. — La cuestión consultada está concretada así por Vds.: "Si teniendo en cuenta el "informe de los señores Dr. Lapoujade e In- "genieros Foglia y García, los del Dr. Luis "Varela y el escrito de nuestro abogado Dr. "Juan Andrés Ramírez, que se acompañan, "puede entenderse que la Empresa Berlan y "Cía., debe ejecutar la obra del Ferrocarril "de San Carlos a Rocha, por un precio glo- "bal".

Para resolver esta cuestión es menester interpretar las diversas declaraciones de voluntad de las partes que han sido expresadas en varias, oportunidades diferentes, a saber:

1.° — En el pliego de condiciones formulado por la Administración;
2.° — En los estudios y antecedentes para la realización de la obra preparados por la Administración antes de celebrarse el contrato;
3.° — En la propuesta presentada por la Empresa Berlan y Cía.;
4.° — En la aceptación de dicha propuesta por la Administración; y
5.° — En la escritura pública otorgada por ambas partes ante el Escribano de Gobierno.

I

EL PLIEGO DE CONDICIONES

Creo que debe estudiarse ese pliego en abstracto, considerándolo con anterioridad a la propuesta Berlan, es decir, cuando no era más que una policitación no aceptada. — De esta manera podrá saberse cual era el contrato que el Estado tenía la intención de celebrar, en que condiciones entendía que debía celebrarlo y, en fin, cual era la voluntad del Estado absolutamente pura y libre de toda posible influencia de la otra parte contratante.

Del estudio de las diversas cláusulas de dicho pliego de condiciones, resulta, según mi entender, que el Estado no quiso contratar *a forfait*, o sea por un precio global, la construcción del ferrocarril de San Carlos a Rocha.

Los artículos en que el pliego de condiciones habla de precio de costo total de la obra son el 2.°, el 3.°, el 17.° y el 56°.

El 2.°, dice así: "La licitación se hará to- "mando como base de comparación los pre- "cios unitarios a los efectos del estudio de las "propuestas, debiendo los licitadores, señalar "todos los precios que se especifican en el "Art. 4.°. — La Administración, apreciando "dichos precios unitarios y el costo total de "las obras, deducido éste de la aplicación de "los mismos al cubaje y cantidades de obra y "materiales que se licitan, resolverá sobre la "aceptación de la más conveniente a sus in- "tereses".

El precio total a que se refiere el citado artículo 2.º no podía ser el precio verdadero que en definitiva deberá pagarse al licitador, sino un precio incompleto, fijado por la Administración como mero cálculo ilustrativo para el estudio comparativo de las propuestas. — Esto es evidente, porque, según el susodicho artículo, ese precio total debía calcularse por la Administración *mediante la aplicación de los precios unitarios al cubaje y cantidades de obra y materiales licitados;* y como el cubaje y cantidades de las obras que efectivamente hayan de realizarse y las cantidades de materiales que efectivamente hayan de emplearse, no podían conocerse al estudiarse las propuestas, ni tenía que haber en estas últimas una indicación *completa* de precios unitarios, claro es que el precio total calculado al estudiarse las propuestas y en la forma que establece el mencionado artículo 2.º del pliego de condiciones, o sea mediante la aplicación de los precios unitarios al cubaje y cantidades de obras y materiales licitados, no podía ser en manera alguna el verdadero precio total definitivo.

Digo que al estudiarse las propuestas no podía conocerse el cubaje y cantidades de las obras que efectivamente hayan de realizarse puesto que, según el artículo 22, ''la Administración puede imponer durante la ejecución de los trabajos las modificaciones o variantes al trazado que juzgare conveniente'' y, según el artículo 30, hasta tanto la línea no sea recibida definitivamente, el contratista debe ejecutar todas las mejoras, correcciones y *ampliaciones* que la Dirección de Ferrocarriles juzgare indispensables; y digo que no tenía que haber en las propuestas una indicación *completa* de precios unitarios: 1.º porque en el artículo 4.º, que es el que enumera los rubros respecto de los cuales debía indicarse en la propuesta los precios unitarios, no comprende todos los rubros comprendidos en la obra; 2.º porque el artículo 47 establece que ''*tratándose de materiales y herramientas cuyo precio no haya sido indicado en la propuesta,* se estará al precio más bajo de plaza, teniendo siempre en cuenta por lo menos el tomado entre distintas casas de comercio'' y 3.º porque el artículo 62 dice que ''para las obras y trabajos *cuyos precios no se hayan especificado en la propuesta* se procederá en la siguiente forma para liquidar el pago; *los ingenieros de la Dirección de Ferrocarriles controlarán los gastos empleados en dichos trabajos haciendo su total en cada caso y aplicado el porcentaje de utilidades del 10 por ciento fijado por la ley''.*

Para estudiar las propuestas y resolver sobre cual era la más ventajosa, no podía bastar, aunque no se tratase de un contrato *a forfait,* la comparación de los precios unitarios de las unas con los de las otras, tomados aisladamente y en abstracto, puesto que una propuesta podía contener algunos precios unitarios que fuesen más elevados que los indicados en las otras, y sin embargo, ser en conjunto más barata que las demás. Me parece que así se explica que para el estudio comparativo de las propuestas se debiese atender, como se desprende del artículo 2.º del pliego de condiciones, a los precios unitarios y en cierto modo al costo total de las obras ''deducido éste de la aplicación de los mismos al cubaje y cantidades de obra y materiales que se licitan''.

Si se tratase de un contrato por precio global *a forfait,* lo esencial sería el precio global y bastaría comparar una propuesta con otra en cuanto a ese precio para saber cual de ellas sería la más barata. Por consiguiente, no se explicaría que la Administración, si su propósito era el de contratar la obra por un precio global, estableciese, como lo ha hecho en el referido artículo 2.º del pliego de condiciones, que para la licitación y el estudio de las propuestas *se tomaría como base de comparación los precios unitarios.* — Es cierto que el mismo artículo 2.º, en su segunda parte, habla del *costo total de las obras,* indicándolo como uno de los elementos de apreciación de las propuestas, pero, al hablar así del *costo total,* a lo que verdaderamente atiende en el fondo es a los precios unitarios, puesto que el costo total a que alude *no es otra cosa que el resultado de una aplicación concreta de dichos precios unitarios al cubaje y cantidades de obra y materiales licitados.*

El artículo 3.º habla del precio total *que debe fijar el licitador,* pero *no atribuye a esa fijación más efecto que el de servir de base para la determinación de la garantía,* puesto que dice textualmente así: ''Deberá *el licitador* indicar el precio total por que se ejecute la obra, a los efectos de la garantía de que habla el artículo 17''.

No se explicaría que si el precio total a indicarse en la propuesta por el licitador tuviese el efecto de dejar inalterablemente fijada la

verdadera cantidad de dinero a pagarse por la totalidad de la obra, se limitase, como se limita, el citado artículo 3.°, a decir que el licitador deberá indicar el precio total *a los efectos de la garantía.* — La garantía es cosa secundaria y accesoria, al pago que, en los contratos *a forfait,* la fijación del verdadero precio total de la obra es cosa esencial, es cosa de importancia fundamentalísima. — A mi juicio, esta incontestable consideración persuade de que del artículo 3.° del pliego de condiciones no puede inferirse otra conclusión que la de que la intención de la Administración no fué en manera alguna la de celebrar un contrato por precio global *a forfait.*

El artículo 17 dispone que ''en el acto de '' ser aceptada una propuesta y al pasar a es- '' critura pública el respectivo contrato, deberá '' el licitador depositar en el Banco de la Re- '' pública una garantía correspondiente al 2 '' por ciento del valor total de la obra licitada, '' de acuerdo con el artículo 3.°''. — ¿A qué valor total alude? — Creo que, como se desprende de la expresada referencia que hace al artículo 3.°, alude al valor total que, según el mismo artículo 3.°, debe fijar en su propuesta el licitador *a los efectos de la garantía.*

En fin, el artículo 56 establece que a ''los '' efectos del artículo anterior (es decir, para '' el efecto de liquidar, en el caso de la sus- '' pensión de la obra por parte del Poder Eje- '' cutivo, la indemnización que debe pagarse '' a contratista, equivalente al 10 por ciento '' de la parte de la línea que quede por reali- '' zar) se tomará como precio kilométrico el '' señalado en la propuesta, deducido del pre- '' cio total de la obra''. — Como se vé dicho artículo 56 establece una regla, para calcular, en el caso de que el Poder Ejecutivo haga que no se realice toda la obra, la indemnización equivalente al diez por ciento de la parte de la obra que quede sin realizarse, pero no establece que la indicación de precio total en la propuesta del licitador haya de ser hecha para el efecto de que, si se realiza la totalidad de la obra, deba pagarse por toda ella precisamente ese precio, y no más ni menos.

Del análisis que acabo de hacer de las disposiciones en las cuales el pliego de condiciones habla de precio total de la obra, no resulta que la enunciación de ese precio en la propuesta haya de ser hecha en el concepto de cantidad fija e invariable en cambio de la cual deba el licitador ejecutar toda la obra licitada, o sea en el concepto de verdadero y propiamente dicho precio global o alzado. Nada de lo que dice el pliego de condiciones al hablar de precio o costo total puede llevar, pues, lógicamente, a la conclusión de que se trata de un precio global *a forfait.*

Lo que dice el mismo pliego de condiciones al hablar de precios unitarios, lejos de llevar a esa conclusión, lleva a la conclusión contraria, como va a verse.

El artículo 4.° enumera los rubros respecto de los cuales debe el licitador indicar en su propuesta los precios unitarios, y concluye diciendo: ''Todo ello a los efectos de la situa- '' ción mensual y estudio de su propuesta''. Ahora bien, la situación mensual es la que se traduce en el certificado en virtud del cual *se paga* mensualmente la obra realizada en cada mes (Artículo 45); y para la expedición de ese certificado mensual se aplican los precios unitarios de la propuesta a la cantidad de trabajo realizado (Artículos 46 y 47). — Los precios unitarios, son, pues, la base para *los pagos,* — y esto es más congruente con la idea de que no se trata de un contrato por precio global o *a forfait,* que con la idea de que se trata de tal clase de contrato, sobre todo observándose que el citado artículo 45, al decir que *el pago* se hará contra el certificado mensual, no indica en manera alguna que ese pago no sea más que una entrega a cuenta de un precio global y único que debe pagarse por la totalidad de la obra.

En el caso de que el contrato fuese por precio global *a forfait,* y de que, por consiguiente, no debiese pagarse por toda la obra sino ese precio global, fijo e invariable, ¿qué se haría si antes de estar concluída la totalidad de la obra los pagos mensuales efectuados ascendiesen a todo ese precio? — ¿Se suspendería en adelante todo pago mensual, lo que importaría suspender la aplicación del artículo 45 que manda hacerlos? — ¿Se continuaría, al contrario, efectuando los pagos mensuales, a la espera de que, concluída totalmente la obra y hecha la liquidación final, devolviese el contratista lo que hubiese recibido de más? — El pliego de condiciones nada dice sobre el particular, y esto concurre más bien a persuadir de que no se trata de un contrato por precio global *a forfait,* que a lo contrario.

El artículo 22 establece que ''la Adminis-

'' tración Pública puede imponer durante la '' ejecución de los trabajos todas las modifica- '' ciones *o variantes al trazado que juzgare* '' *conveniente*''. — Basta, pues, que la Administración *juzgue conveniente* la variación del trazado, para que ésta deba efectuarse; — lo que significa que la facultad que se reserva la Administración, de variar el trazado, *es ilimitada.* — ¿Es compatible ésto con la idea de que se trata de un contrato por precio global *a forfait?* — Creo que no, porque lo que caracteriza esa clase de contratos es la invariabilidad, tanto del precio, como de la entidad total de obra a ejecutarse en cambio de él, Christophle (''Traité des Travaux Publics'', tomo 1.º N.º 816) se expresa así: ''Dos con- '' diciones esenciales caracterizan el contrato '' *a forfait;* 1.ª un precio *en bloc* invariable- '' mente fijado; 2.ª, un plan convenido y esta- '' blecido de antemano definitivamente. La fal- '' ta o la insuficiencia de una de estas dos '' condiciones quita al contrato su carácter. '' Así, no hay *forfait* por el solo hecho de que '' para facilitar la liquidación del impuesto '' de registro se haya fijado un precio total''.

La jurisprudencia y la doctrina italiana admiten que la invariabilidad de la cantidad de obra en los contratos *a forfait* no debe entenderse de un modo tan absoluto que impida la exigencia de modificaciones de detalle cuya necesidad sea prácticamente demostrada (Vitalevi, en ''*Digesto Italiano*'', tomo 3.º parte 2.º pág. 13), pero no admiten que el contratante por cuya cuenta se hace la obra, pueda tener la facultad ilimitada de imponer al otro contratante las modificaciones o variantes que quiera en cuanto a la extensión o cantidad de dicha obra. El autor citado después de establecer la regla general de que el alea no puede recaer sobre la cantidad de obra, porque tal alea sería contraria a la naturaleza del contrato, agrega (pág. 14); ''Pero ¿se sigue de '' ésto que, mediante un pacto expreso libre- '' mente consentido, el alea no puede aumen- '' tarse hasta respecto de la extensión de la '' obra? Según, alguna sentencia tal pacto se- '' ría absolutamente ineficaz, porque sería con- '' trario radicalmente a la norma de que el '' alea se limite *al mayor costo de una obra* '' *bien determinada,* y también porque impor- '' taría dejar al empresario, contra todo prin- '' cipio de equidad y de derecho, a merced del '' otro contratante. A nuestro juicio, en esta '' sentencia hay un equívoco y una exagera- '' ción. El pacto por el cual el comitente, a '' pesar de tratarse de una obra por precio '' invariable establecido, puede ordenar al em- '' presario ciertas variantes que se hagan ne- '' cesarias y cuya necesidad se demuestra en '' el acto práctico de la ejecución, es un pacto '' que, por una parte, no es meramente pro- '' testativo, puesto que depende de circunstan- '' cias demostrables mediante un oportuno exa- '' men pericial, y, por otra parte, no es tal '' que no pueda entrar en una idea de alea '' contractual... Entendido en el sentido que '' dejamos explicado, el pacto de que el em- '' presario de una obra, — especialmente si '' es grandiosa, — puede quedar obligado a '' ejecutar genéricamente aquellas obras que '' en el acto práctico, *arbitrio boni viri* se com- '' pruebe que son necesarias para el completa- '' miento de la obra, es un pacto que prevee a '' las contingencias de la práctica ejecución '' de los contratos de obra, que no está prohi- '' bido por la ley y que puede y debe enten- '' derse compensado por el mayor precio que '' el empresario no habrá dejado de asegurar- '' se''. Ahora bien: para lo que faculta a la Administración el artículo 22 del pliego de condiciones a que se refiere esta consulta, no es simplemente para imponer al empresario la ejecución de trabajos que vengan a ser práctica y realmente necesarios para el mero completamiento de la obra contratada, sino, — lo que es cosa muy distinta, — para imponerle *las variaciones del trazado que la propia Administración juzgue convenientes.* — Esta ilimitada facultad que la Administración se ha reservado expresamente en el citado artículo 22 del pliego de condiciones es, a mi juicio, incompatible con la naturaleza de los contratos por precio global *a forfait.*

Conviene notar: 1.º que si debiese considerarse que la facultad que se ha reservado la Administración de imponer durante la ejecución de los trabajos *las modificaciones o variantes del trazado que juzgue convenientes,* en vez de ser ilimitada, tiene la limitación que establece el artículo 42 del Pliego de Condiciones Generales para la Construcción de Obras Públicas aprobado por el Poder Ejecutivo el 24 de Julio de 1913, concordante con el artículo 30 del *Cahier de Charges* formulado en Francia en 1866, eso no llevaría a la consecuencia de que en el caso en consulta hay un precio de

$ 2.175.000.00, fijado *a forfait*, puesto que si dichas modificaciones o variantes se tradujeran en *aumento de las obras licitadas*, el costo de ese aumento tendría naturalmente que ser determinado y pagado (Christophle, tomo citado, números 966 y 967), lo que significaría que el precio total y definitivo de las obras estaría sujeto a aumentos posibles y no sería por lo tanto, una cantidad fija e invariable; y 2.° que si las variantes o modificaciones del trazado se tradujeran en obras nuevas o modificaciones de las contratadas y debiese por eso explicarse lo dispuesto por el artículo 45 del citado Pliego de Condiciones Generales para la Construcción de Obras Públicas, se llegaría también a la conclusión de que no habría precio global fijado *a forfait*, porque ese artículo dice: ''Cuando se juzgue necesario ejecutar '' obras nuevas o modificar las contratadas es'' tará el contratista obligado a cumplir inme'' diatamente las órdenes escritas que a tal '' respecto reciba del director de la obra. Los '' precios de dichas obras serán determinados '' por los que en el contrato se indican. Cuan'' do los precios establecidos en el contrato no '' pueden aplicarse a las obras nuevas o modi'' ficarlas, se procederá tomando por base los '' precios de las obras previstas que más se '' asemejen, o los precios corrientes en plaza, '' siempre que la Administración y el contra'' tista lleguen a ponerse de acuerdo al res'' pecto'' etc.

El artículo 24 del pliego de Condiciones dice: '' En las variantes y modificaciones que fue'' ren aprobadas y ordenadas, se estará a los '' precios unitarios señalados en la respectiva '' propuesta para formular el precio total del '' largo modificado al solo efecto de la apli'' cación de los porcentajes de beneficio del '' contratista, reservándose la Administración '' el derecho de computar un trozo por el otro, '' si lo estimare conveniente para sus intere'' ses''. Este artículo quiere decir, a mi entender, que se estará a los precios unitarios para formular el precio total del largo modificado, y que *ese precio total se formulará para el* SOLO *efecto de la aplicación del porcentaje de beneficios del contratista*. ¿Cómo se explica ésto último, o sea que el precio total del largo modificado sea formulado *para el solo efecto de la aplicación del referido porcentaje de beneficios?* — Creo que se explica porque, para el efecto *del pago* del largo modificado, no hay precio total que formular especialmente, puesto que el costo del largo modificado, una vez que éste vaya siendo *obra hecha*, tendrá que irse pagando contra los certificados mensuales que, con arreglo al artículo 45, deberán ser expedidos por la Dirección de Ferrocarriles.

En virtud de lo expuesto y teniendo en cuenta las reglas de interpretación establecidas en los artículos 1298, 1299 y 1304, inciso 2.° del Código Civil, opino que el pliego de condiciones que en el caso en consulta redactó la Administración Pública y sirvió de base a la licitación, lejos de revelar la intención de contratar la obra por un precio global fijo revela la intención contraria.

II

LOS ESTUDIOS Y ANTECEDENTES

Otra manifestación de la intención que tuvo la Administración al llamar a licitación, o sea antes de la celebración del contrato, está constituída por los estudios y antecedentes que la misma Administración ofreció a los licitadores para que preparasen sus propuestas.

Según resulta del escrito de la Empresa cuyo texto, publicado en ''Diario del Plata'' de fecha 7 de Marzo último, tengo a la vista, los estudios ''son muy deficientes, hasta el ex'' tremo de que toda la memoria descriptiva '' de una obra de esta clase aparece condensa'' da en media página''. Igualmente deficientes parecen ser, según el mismo escrito, los datos para la licitación, en los cuales, dice, '' faltan los metrajes de las obras, no habién'' dose dado a los licitadores más que un pla'' no general, perfiles generales y algunos ti'' pos de puentes y de otras obras''.

Sin necesidad de poseer conocimientos técnicos, es fácil comprender que, con esa insuficiente determinación de la obra que se iba a licitar, ningún proponente serio se arriesgaría a comprometerse a realizarla por un precio global *a forfait*. La Administración no podía ignorar ésto, asesorada como lo está en materia de obras públicas por toda una serie de órganos especializados; no podía ignorar algo tan sabido y tan elemental como el pricipio de que la contratación de una obra pública por un precio global fijo presupone que esa obra esté completa y ''definitivamente determinada en ''todos sus detalles'' (Varela, *Apuntes de De-*

recho Administrativo, Servicio *de Obras Públicas* página 198) y, por consecuencia, no es posible dejar de entender que, al llamar a licitación sobre la base de estudios y antecedentes incompletos, la Administración reveló la intención de no contratar por un precio global *a forfait.* — La interpretación del pliego de condiciones en el sentido de dicha intención, está, pues, confirmada por los antecedentes relativos a los estudios y datos ofrecidos a los licitadores por la Administración al llamar a propuestas; antecedentes que deben ser tenidos muy en cuenta, conforme al principio que manda interpretar las declaraciones de voluntad por sus antecedentes y las circunstancias en que ellas se han producido. Este principio está consagrado respecto de las declaraciones de la voluntad legislativa, es decir, de las leyes, por el artículo 17 del Código Civil, que hace de la historia fidedigna de la sanción de las mismas una base para interpretarlas, o sea para conocer su intención o espíritu; y debe extenderse lógicamente por analogía a todas las declaraciones de voluntad, públicas o privadas, que tengan lugar en la vida jurídica. Dalloz (Obligations, N.° 1362) dice: "un contrato puede ser interpretado por las circunstancias en las cuales ha sido suscripto". — La Corte Suprema de Justicia de la República Argentina ha aplicado sabiamente ese mismo principio diciendo que "un documento se interpreta no sólo por los términos en que está concebido, sino por los demás documentos y antecedentes con los que guarda relación y de que emana" (Fallos - tomo 18, pág. 446), y que en la interpretación de los contratos debe atenderse a la intención de las partes, "teniendo en consideración, entre otros elementos, las circunstancias y motivos que han debido influir en su celebración" (Fallos, tomo 57 pág. 52).

III

LA PROPUESTA BERLAN & CIA.

La propuesta presentada por la Empresa Berlan y Cía. está constituída por el formulario redactado por el Ministerio de Obras Públicas, cuyos claros han sido llenados con las cifras que el pliego de condiciones exigía que fuesen especificados.

La cláusula más sustancial de dicho formulario así llamado dice: "E. Berlan y Cía., constituyendo domicilio, etc., declara aceptar los términos de la ley y reglamentación con arreglo a los cuales se licita el ramal ferroviario San Carlos - Rocha, comprometiéndose a ejecutar dichos trabajos de acuerdo con los planos y pliegos de condiciones especiales que han sido aprobados por decreto 7 de Abril de 1920, por un precio total de $ 2.175.000.00, y los siguientes precios unitarios": (Sigue su especificación).

La ilustrada comisión en mayoría, al dictaminar en el sentido de que la obra fué contratada por un precio global, basa su principal, argumento en el hecho de que en la cláusula de la propuesta de Berlan y Cía., que dejo transcripta se expresa el compromiso de ejecutar los trabajos "*por un precio total de $ 2.175.000.00*".

Desde luego debe observarse que esta cláusula en cuanto dice "por un precio total de", fué redactada por la Administración, puesto que forma seguramente parte del formulario oficial a que tenían que sujetarse los licitadores para la redacción de sus propuestas. Esta observación tiene cierta importancia, pero por lo pronto no entraré a establecer la consecuencia jurídica que se deriva de ella.

Las palabras "por un precio - total de pesos 2.175.000.00" en las cuales se funda principalmente la argumentación de la Comisión en mayoría, no pueden ser tomadas aisladamente, pues se hallan precedidas de estas otras: "*de acuerdo con los planos y pliegos de condiciones especiales que han sido aprobados por decreto de fecha 7 de Abril de 1920*", y seguidas de las que dicen así: "*y los siguientes precios unitarios*". — En el dictamen de la Comisión en mayoría no aparece que se hayan tomado en especial consideración las referidas palabras, precedentes las unas a la enunciación del precio total, y siguientes las otras a ella, pero, a mi entender esas palabras determinan el verdadero sentido de dicha enunciación.

La cláusula en estudio, por el hecho de decir, como dice, "de acuerdo con los planos y pliegos de condiciones especiales que han sido aprobados, etc." se remite al pliego de condiciones, y éste hace ver que no atribuye a la enunciación del precio total otro alcance que el que le dá el mismo pliego de condiciones.

Si se admitiese que la enunciación del precio total tiene en la propuesta una significación diferente de la que según el pliego de condiciones le corresponde, la propuesta vendría a ser entendida en desacuerdo con el pliego de condiciones, y tal cosa no es posible, puesto que sería contraria al contexto de la misma propuesta en cuanto se remite a dicho pliego. Dicho pliego, del cual resulta, según lo dejo demostrado en el capítulo 1.° de este dictamen, que la enunciación del precio total *no tiene en manera alguna el alcance de dejar fijado un verdadero precio total a forfait*, rige la relación de derecho que emana de la propuesta de Berlán y Cía. y debe reputarse reproducido en ésta. Así lo enseña la jurisprudencia norteamericana, la cual ha establecido en fallos repetidos y concordantes que "cuando un documen- " to hace referencia a los trámites de otro, es " lo mismo que si las palabras del documento " referido estuvieran insertadas en el prime- " ro" y que "esto es también verdad respecto a " los documentos anexados al documento prin- "cipal" (Cyclopedia of law Procedure, tomo 9.° página 582).

Surge de todo esto que lo que lógicamente debe entenderse es que si la Empresa Berlán y Cía., aceptó como suyos, al valerse de ellos, los términos del formulario redactado por la Administración, lo hizo no sólo porque la obligaba a ello el artículo, 9.° del pliego de condiciones, sino también porque podía hacerlo, sin perjuicio de su intención de no contratar por precio global fijo, puesto que el alcance de la indicación de un precio total, lejos de ser el de un verdadero precio fijo y alzado, no era más que el limitado y especial que le asigna el propio pliego de condiciones.

Confirma lo que dejo dicho el hecho de que, en la propuesta, en seguida de decirse "por " un precio total de $ 2.175.000:00", se agrega: "y por los siguientes precios unitarios". —Este agregado hace ver que al redactar el formulario para la presentación de propuestas, la Administración fué consecuente con el criterio que había informado la redacción del pliego de condiciones, según el cual debían *los proponentes* especificar dos cosas; los precios unitarios, para que sobre ellos y sobre su aplicación al cubaje y cantidades de obra y materiales licitados recayese el estudio de las propuestas necesario para la aceptación de la más conveniente (Artículo 2.°); y el precio llamado total, *para los efectos de la garantía* (artículo 3.°). — El formulario no ha hecho, pues, más que consagrar el sistema de precios establecidos en el pliego de condiciones, y ya se ha visto en el capítulo primero del presente dictamen que ese sistema no es en manera alguna el de precio total *a forfait*.

Paso ahora a hacer notar la consecuencia jurídica derivada del hecho de haber sido redactado por el Ministerio de Obras Públicas el formulario de la propuesta y, por consiguiente, la cláusula de la misma, en examen. — Del estudio de esta cláusula surge, como creo dejarlo demostrado, que ella no contiene en realidad la obligación de ejecutar la obra por un precio global fijo, pero si hubiese duda sobre el particular, dicha cláusula debería ser interpretada en contra del Estado, según lo dispuesto por el artículo 1304, párrafo 2.° del Código Civil.

Hay en la propuesta de Berlan y Cía., una cláusula final que textualmente dice así: "*Los " precios indicados en esta propuesta para la " superstructura metálica de los puentes y de " la vía quedan sujetos a las fluctuaciones " fijadas por las Usinas y a la diferencia de " cambios*".

Esta cláusula que es la que mejor revela la intención de Berlan y Cía., pues indudablemente ha sido redactada por dichos señores en términos libremente elegidos, es decisiva en el sentido de que la propuesta en que existe no ha sido la de celebrar un contrato por precio fijo e invariable. — En efecto, dejar subordinados a las oscilaciones de los cambios y de los precios que cobren las usinas, los precios relativos a un renglón de la importancia de la superstructura metálica de los puentes y de la vía, es cosa tan incompatible con la idea de celebrar un contrato por precio fijo e invariable, que basta, a mi entender, la cláusula en que se establece la subordinación a esas oscilaciones, para que no haya duda de que la propuesta de que forma parte no es por tal clase de precio.

La interpretación que en este capítulo doy a la propuesta de Berlan y Cía., es la legítima, porque es la que se ajusta al artículo 1298 del Código Civil, que dice que "habiendo am- " bigüedad en las palabras, debe buscarse más " bien la intención común de las partes en el " sentido literal de los términos" y el artícu- " lo 1299 del mismo Código, que establece que " las cláusulas equívocas o ambigüas deben in-

" terpretarse por medio de los términos claros " y precisos empleados en otra parte del mis- " mo escrito, cuidando de darles no tanto el " significado que en general les pudiera con- " venir, cuanto el que corresponde por el con- " texto general". — Las palabras "por un " precio total de $ 2.175.000.00", tomadas aisladamente y al pie de la letra, podrían significar un precio global fijo, pero interpretadas como deben serlo, por medio de los términos claros contenidos en la cláusula final de la propuesta y por medio del contexto general de ésta misma, resulta lo contrario. — Atenerse simplemente a las palabras "por un precio to- " tal de $ 2.175.000.00", sin correlacionarlas con las que las preceden, no con las que las siguen, ni con la cláusula final de la propuesta, ni con el contexto general del pliego de condiciones, que es el antecedente de la misma propuesta y al cual se remite ésta al decir "de " acuerdo con los planos y pliegos de condicio- " nes especiales que han sido aprobados por " decreto 7 de Abril de 1920", sería incurrir en un manifiesto error jurídico sobreponiendo unas palabras aisladas a *la intención real* resultante del conjunto del documento y sus antecedentes y olvidando que, como lo ha dicho elocuentemente la jurisprudencia de los Estados Unidos, "los términos del instrumento son sier- " vos, no señores, de una intención lúcida, y " tienen que ser interpretados para servir y no " para subvertir dicha intención" (Ruling Case Law, tomo 6.° N.° 231).

En apoyo de que el hecho aislado de un contrato contenga una indicación de precio total no basta para que necesariamente deba admitirse que la obra está ajustada por un precio en bloc o *alzado,* cerraré este capítulo transcribiendo las siguientes palabras del ya citado tratadista Vitalevi, concordantes con una sentencia del Consejo de Estado de Italia: "En " algunos casos aparece estipulado y procla- " mado por el contrato un precio global, pero " no resulta igualmente y precisamente que ese " precio haya sido considerado como *invaria-* " *ble.* — Esto sucede cuando para evitar ha- " cer una licitación sobre cada uno de los pre- " cios unitarios contemplados en la lista ane- " xa al capitulado se proclama la adjudica- " ción por un precio global, pero, sin embargo, " del propio capitulado resulta que los traba- " jos han sido adjudicados por medida y por " los precios indicados en la lista. — En tal " caso, no hay duda de que el *forfait* debe " tenerse por excluído, porque falta absoluta- " mente la característica de la *invariabilidad* " del precio global. — En substancia, lo que " prevalece sobre la *totalidad* (complessività) " es el concepto de la *invariabilidad* del pre- " cio" (*Digesto Italiano,* tomo citado, pág. 14, N.° 20).

IV

LA ACEPTACION DE LA PROPUESTA

Es indudable que el contrato en cuestión no es *solemne* y que, por consecuencia, como lo sostiene la Comisión en mayoría, a cuya respetable opinión me adhiero en esta parte, quedó perfecto una vez que la propuesta Berlan y Cía., fué aceptada por la Administración. Pero, ¿acaso puede deducirse de ésto la consecuencia de que quedó fijado un precio global *a forfait?* — Creo que no. — Demostrado, como entiendo que lo está en el capítulo 3.° de este dictamen, que la propuesta no era de celebrar un contrato por precio global fijo, es claro que la aceptación de ella no ha podido dar nacimiento a tal clase de contrato. — El contrato nacido de la propuesta y de la aceptación de la misma no es — ni puede ser otro —que el indicado en dicha propuesta.

Por lo demás, la Administración, al aceptar la propuesta hizo constar que la aceptaba "sin " la limitación establecida en la misma, supe- " ditando los precios indicados para la supers- " tructura metálica de los puentes y rieles a " las fluctuaciones *del cambio*". — Resulta, pues, que si bien la Administración rechazó la pretensión de Berlan y Cía. de subordinar a las fluctuaciones *del cambio* los precios indicados para la superstructura metálica de los puentes y de las vías, no rechazó, y por consiguiente aceptó, la pretensión de subordinar dichos precios a las fluctuaciones de los que fijasen *las usinas.* — Y bien; el hecho de aceptar la Administración esta última causa de fluctuación de precios en cuanto a un rubro que indudablemente es de los más importantes dentro del costo total de la obra, excluye claramente la hipótesis de que es un contrato por precio global fijo el celebrado.

V

EL CONTRATO OTORGADO POR ESCRITURA PUBLICA

La cláusula 18 de ese contrato redactada por E. Berlan y Cía., y aceptada por el Poder Ejecutivo, dice: ''Regirán para las obras, trabajos y materiales especificados en la preinserta propuesta de los Srs. E. Berlan y Cía., los precios unitarios que dicha propuesta determina. — Se hace constar: 1.º que esos precios unitarios se tomaron por base para calcular el importe de las obras a que ellos se refieren en la suma de $ 2.175.000.00, al solo efecto de determinar la garantía que los contratistas deben depositar al firmarse el presente contrato''.

En presencia de ésto, tan explícito y categórico, debo considerar y considero de todo punto indudable que el contrato celebrado no es por precio global, sino por precios unitarios, y que el precio de $ 2.175.000.00, indicado para el efecto de calcular la garantía no es en manera alguna el verdadero precio definitivo de la totalidad de la obra.

La referida cláusula 18, en vez de decir como el artículo 3.º del pliego de condiciones *''a los efectos de la garantía''*, dice *''al solo efecto de determinar la garantía''*. — Hay en ésto, sin duda, una modificación de aquellas palabras del pliego de condiciones, pero una modificación simplemente de forma y no de fondo, porque, en el fondo, el pliego de condiciones, base fundamental de la propuesta aceptada, no atribuye a la fijación de precio total por el licitador más efecto que el relativo a la determinación de la garantía. — Si el pliego de condiciones dijese o diese a entender que la fijación de precio total en la propuesta del licitador debía tener por objeto dejar establecido un verdadero precio *a forfait*, o sea un precio global fijo e invariable por lo cual debiese realizarse la obra, el hecho de decirse en el contrato reducido a escritura pública que esa fijación de precio total ha tenido lugar *al solo efecto de determinar la garantía*, — importaría una modificación substancial del pliego de condiciones y de la propuesta aceptada; pero no resultando, como no resulta, de esos documentos, que la fijación de un precio total por el licitador deba tener otro efecto que el relativo a la determinación de la garantía, es claro que tal modificación substancial no existe.

Si la intención de la Administración al redactar el pliego de condiciones y al aceptar la propuesta presentada con arreglo a él, por E. Berlan y Cía., hubiese sido la de que la indicación de un precio total importase a dejar establecido el verdadero costo definitivo e invariable de la obra, no habría admitido que al reducirse el contrato a escritura pública se estableciese lo contrario, o sea que aquella indicación de un precio total ha sido hecha *al solo efecto de determinar la garantía*. — El hecho de haberlo admitido la Administración revela inequivocadamente que la intención de ella al contratar no ha sido otra que la de que el precio de $ 2.175.000.00, indicado por E. Berlan y Cía., no es un verdadero precio global, fijo e invariable, por el cual deba realizarse la obra, sino simplemente una base para determinar la garantía.

El proyecto de articulado redactado por E. Berlan y Cía., para la reducción del contrato a escritura pública, — proyecto en el cual se contenía la cláusula 18 que dejo transcripta,— no fué aceptado de plano ni impremeditadamente por la Administración. — Pasó por dos veces a informe de la Dirección de Ferrocarriles, la que nada objetó respecto de la citada cláusula 18 y lejos de considerar que dicho proyecto modificase en el fondo el pliego de condiciones a la propuesta aceptada, expresó que solo se trataba de *aclaraciones* al pliego de condiciones; — y el Consejo Nacional de Administración, por decretos de 28 de Enero, 1.º de Febrero y 22 de Febrero de 1921, *lo aprobó sin modificación alguna en cuanto a aquella misma cláusula 18* y mandó que pasasen los antecedentes a la Escribanía de Gobierno para el otorgamiento de la correspondiente escritura pública.

¿Porque los hechos de los contrayentes, posteriores al contrato, que tengan relación con lo que se discute, sirven, como lo dice el artículo 1301 del Código Civil, para explicar la intención de las partes al tiempo de celebrar el contrato? — Porque son una interpretación tácita del mismo contrato hecho por las partes. Ahora bien; más que una interpretación tácita vale una interpretación expresa hecha por las partes; y en el caso de consulta, las partes, al establecer como han establecido en la escritura pública que *''regirán para las obras y materiales especificados en la propuesta los*

'' *precios unitarios que ésta determina*'' y que esos precios unitarios se han tomado por base para calcular el importe de las obras a que ellos se refieren en la suma de $ 2.175.000.00, '' *al solo efecto de determinar la garantía* que '' los contratistas deben depositar'', han interpretado el contrato en un sentido claramente contrario a la idea de que las obras están contratadas por un precio global fijo.

VI

CONCLUSION

Como resulta de lo que dejo expuesto, lo que opino en resumen es que la Empresa E. Berlan y Cía., no se ha obligado a ejecutar por un determinado precio global la obra del ferrocarril de San Carlos a Rocha.

Saludo a Vds. muy atentamente. — (Firmado): PABLO DE MARIA.

Consulta del Dr. E. Brito del Pino

''Montevideo, Julio 1.º de 1922. — Señores '' E. Berlan & Cía. — Muy señores míos'':

''Vds. se sirven consultarme esta cuestión: '' —''Si teniendo en cuenta el informe de los '' Srs. Dr. Lapoujade e Ingenieros Foglia y '' García, los del Dr. Luis Varela y el escrito '' del Dr. Juan Andrés Ramírez, que se acompañan, puede entenderse que la Empresa '' Berlan y Cía,, debe ejecutar la obra del Fe'' rrocarril de San Carlos a Rocha, por un '' precio global''.

'' Como Vds. lo desean, he tomado en con'' sideración todos los documentos acompaña'' dos, en los cuales está ampliamente debatido '' el pro y el contra, y puede decirse que ago'' tada la discusión del punto sobre que versa '' la consulta; — y paso a consignar ahora la '' opinión que, previo ese atento estudio de '' todos los antecedentes del caso, he formado '' al respecto y que Vds. me hacen el honor de '' pedirme''.

'' Mi opinión es que no puede entenderse '' que la Empresa deba ejecutar por un pre'' cio global la obra contratada, y que así lo '' resolverían los árbitros, si fuera menester '' recurrir a ellos para derimir desacuerdo '' (cláusula 29)''.

'' Y entiendo que en la contratación con el '' estado no ha existido fijación de precio glo'' bal de la obra, por las razones siguientes:

'' 1.º—) Porque la indicación de precio glo'' bal, solo se pidió en el pliego de licitación '' y se hizo en la propuesta y en el contrato, con '' el fin de establecer el monto de la garantía '' a prestarse por el contratista''.

2.º—) Porque el contratista no podía en la '' propuesta comprometerse a hacer la obra '' por una suma fija e inmodificable, desde '' que la propuesta no comprendía erogacio'' nes importantes, como las de gastos genera'' les, que según la licitación, debían ser fija'' dos más tarde de acuerdo con la Adminis'' tración''.

'' 3.º—) Porque el precio único global no '' es compatible con la facultad que se reser'' vó el Gobierno, de variar el trazado de la '' obra, variación que importa el aumento o '' disminución de la misma''.

'' Sobre el primer fundamento: — en mi '' concepto es un error sostener que el precio '' indicado por Berlan y Cía., en su propuesta, '' estableció un precio fijo de costo de la '' obra''.

'' Aunque la base 3.ª, del pliego de la lici'' tación dice que el licitador deberá indicar '' el precio total porque se ejecuta la obra, '' agrega que *esa fijación es a los efectos de* '' *la garantía* que debe depositar el contratis'' ta según la base 17, y eso está repetido en '' la base 18 N.º 1.º de E. Berlan y Cía. adop'' tada en el contrato definitivo''.

'' Del contexto del pliego respectivo, resul'' ta que el Estado no abría licitación por '' un precio único, para una contratación a '' *forfait*, en cuyo caso no habría pedido pre'' cios unitarios, pues son términos excluyen'' tes. Si el precio era fijo, invariable, no te'' nían objeto los precios unitarios requeridos '' en la base 4.ª''.

'' El precio de licitación solicitaba se indi'' caran precios unitarios de algunos rubros '' de materiales, herramientas, trabajos, etc, '' (base 4.ª) dejando aún por fijar los gas'' tos generales y otros (base 50.ª) por mane'' ra que la intención evidente era que el costo '' de la obra resultara de la multipicación de '' los precios unitarios por las cantidades de '' obras hechas, agregándole los gastos gene'' rales, los útiles, herramientas, etc. — Lue'' go, el precio total a que hacían referencia '' las bases 3.ª y 17.ª era solo un cálculo a los

" efectos de la garantía, aunque no se dijo " con la precisión debida, en la licitación".

" Cierto es que Berlan y Cía., dijeron, ci- " ñéndose al pliego de licitación que requería " esa avaluación, que el precio total de la obra " sería de $ 2.175.000.00; pero, armonizando " como corresponde, el conjunto de bases de la " licitación, y el de la propuesta, consignadas " en el contrato, resulta incuestionable que " aquella determinación de precio no puede " racionalmente ser interpretada sinó con el " alcance limitado de la base 3.ª, es decir al " solo objeto de fijar la garantía a depositar- " se por el contratista".

" A mi juicio Berlan y Cía., debió, obrando " con espíritu previsor y para evitar conflic- " tos ulteriores, aclarar la deficiencia del plie- " go de licitación, supliendo la falta de pre- " cisión de la base 3.ª, del mismo en cuanto " al objeto limitado de la exigencia de precio " total requerida, y al formular la propues- " ta y al formalizar el contrato, subsanar " aquella deficiencia, consignando explícita- " mente el alcance de la fijación de precio to- " tal establecido".

" Pero entiendo también que las circunstan- " cias de que Berlan y Cía., no tuviera esa " discreta previsión, no puede tener como con- " secuencia dar a la determinación de precio " global de la obra un alcance distinto del que " se deduce del contrato y que sería inconcilia- " ble con diversas cláusulas del mismo".

" Sobre el segundo fundamento: — Los da- " tos emanados de las bases de la licitación, " de la propuesta y del contrato, inclinan a " resolver la cuestión planteada sobre gastos " generales, útiles y herramientas, en el senti- " do de que el Estado debe pagarlos por sepa- " rado; y confirman la conclusión de que no " hay precio global fijo de costo".

" Como acertadamente, a mi juicio, lo dijo " el Fiscal Dr. Varela en sus vistas de 20 de " Agosto de 1921, y 11 de Febrero de 1922, " los artículos 46, 47, 50 y 52 de las bases de " la licitación que pueden decirse comprendi- " dos en las bases 21 y 22 de la propuesta de " Berlan, precisa que la intención de los con- " tratantes ha sido que los materiales y herra- " mientas acopiados mensualmente, deben pa- " garse en esa misma forma, y que los gastos " generales, cuyo monto será fijado en opor- " tunidad de acuerdo con la Administración " según el apartado final de la base 50 no es- " tán comprendidos en los precios unitarios y " deben pagarse por separado, y además del " costo de las obras hechas, determinado por " la aplicación de los precios unitarios (base " 22 de Berlán)":

"Y siendo así, no puede suponerse se pacta- " ra precio único, invariable, por la obra, des- " de que en la licitación y en la propuesta " resultaban excluídas erogaciones grandes, a " calcularse después".

"Sobre el tercer fundamento: Establece la " base 22 del pliego de condiciones, que la " Administración Pública podrá imponer du- " rante la ejecución de los trabajos las modi- " ficaciones o variantes al trazado, que juz- " gare conveniente; y la base 24, que en las " variantes y modificaciones de trazado que " fueran aprobadas y ordenadas, se estaría a " los precios unitarios señalados en la pro- " puesta, para formular el precio total del " largo modificado, etc.".

"Dentro de una contratación por precio glo- " bal único, la Administración no puede im- " poner variantes ni modificaciones".

" La invariabilidad de la obra es de la esen- " cia del contrato global; el precio fijado y " la obra, son inalterables. Así lo establecen " unánimemente los tratadistas de la materia, " según se referencia en el escrito publicado " en el "Diario del Plata" de 7 de Marzo " ppdo.".

" En el contrato con Berlan y Cía., la Ad- " ministración se reservó de modo expreso la " facultad de modificar el plan de la obra, " facultad que ya se ha empezado a ejercer, " provocando modificaciones tan sustanciales " que imponen la reforma del trazado primiti- " vo, según es notorio".

" Y en el caso en cuestión, es justo y razo- " nable que la Administración se reservara la " facultad aludida. Según los antecedentes " conocidos, la Administración solo pudo su- " ministrar datos deficientes a los licitadores; " un simple plano general, perfiles también " generales, solo algunos tipos de puentes y " obras, y en tales condiciones ni el contra- " tista podía comprometerse por precio global " inmodificable, ni la Administración podía " obligarse a mantener inalterable el plan pri- " mitivo".

" La facultad razonable y justa en el caso, " que se reservó la Administración, de impo- " ner modificaciones al trazado, aumentando

"o disminuyendo en esa forma el precio de "costo de la obra, excluye por incompatible "la interpretación de la base 3.ª de la licitación, de haber fijado un precio global in-"modificable".

"Dejando fundada la opinión sobre el caso "consultado, saluda a Vds. con mi consideración distinguida. — (Firmado): *Eduardo "Brito del Pino"*.

La obsesión del ministro Calcagno

Con el cambio de titular en el Ministerio de Obras Públicas, que dió lugar al nombramiento del Ingeniero Calcagno para este cargo, creímos que se disiparía la atmósfera de hostilidad en que había actuado hasta entonces la Empresa Berlan y Cía. No fué así por desgracia, pues desde poco después de producido ese cambio, fué fácil comprender que el Ministro Calcagno estaba resuelto, sin vacilar ante la clase de medios que tuviera que poner en juego para llegar a tal resultado, a prescindir en absoluto del contrato celebrado sobre la base de una licitación perfectamente legal, y a imponer a la Empresa E. Berlan y Cía. su voluntad, arrancándole, por actos de verdadera extorsión, las condiciones que se le ocurría imponerle.

El Ingeniero Calcagno buscó el apoyo de abogados de su confianza, para su campaña contra la Empresa y no pudo hallarlo, porque se trataba de algo condenado por el derecho, por la ley, por la equidad, así como por la buena fe que debe presidir el cumplimiento de las transacciones lo mismo para los funcionarios públicos que para los particulares. Sin embargo, no por eso desistió de su intento y, a falta de tal apoyo moral, se lanzó a la cruzada contra la Empresa E. Berlan y Cía., sin más que su autoridad como Ministro, sin cuidarse de la violación de compromisos ineludibles ni temor a las consecuencias que se hubieran traducido en un pleito ruinoso para el Estado, si tratara con hombres más cuidadosos de su lucro material que del deseo de llevar a buen término una obra, en que aquel era para ellos, completamente secundario.

No fué, sin embargo, en el terreno del precio de la obra, que el Ingeniero Calcagno procuró librar la batalla contra la Empresa Berlan y Cía., sin duda por el desahucio con que lo recibieron los abogados a quienes requirió para ello. La posición que escojió fué la de considerar leónico el contrato por el enorme monto de las ganancias que, según él, aseguraban a la Empresa los precios fijados en el contrato para el material metálico de puentes y rieles, y la de considerar que el contrato era nulo, por su ilegalidad, en razón de haberse contratado sobre la base de precios unitarios, cuando la Ley de 30 de Enero de 1919 hablaba de precios de costo.

Esta segunda consideración ha sido ya pulverizada en páginas anteriores, por lo cual no insistiremos al respecto, remitiéndonos a ellas y a la documentación que luego completaremos. En cuanto a la primera, queremos, si, detenernos un momento para poner en evidencia su absoluta falsedad, su falta de justicia y la conducta desinteresada que observó a ese respecto la Empresa.

En primer lugar, las afirmaciones del Ingeniero Calcagno en cuanto a la ganancia de la Empresa E. Berlan y Cía. en el material metálico para puentes y rieles, eran simplemente desatinadas. Dijo, el Sr. Calcagno a nuestro abogado y no vaciló en afirmarlo a la Cámara de

Representantes que tal ganancia llegaba a $ 600.000.00 y con esto logró levantar una ola de indignación contra la Empresa que, por tal modo, pretendía explotar al Estado.

La Empresa Berlan y Cía. desmintió categóricamente al Ministro. Afirmó que todo el costo del material metálico de puentes y rieles no pasaría en mucho de dicha suma, siendo, por tanto, imposible que la ganancia de la Empresa por tal concepto pudiera llegar ni remotamente a esa cifra. Se desafió al Ingeniero Calcagno a que probara su afirmación, y, como es natural, nunca pudo ni pretendió hacerlo, aunque, lo que resulta menos natural, siguió manteniendo la afirmación ante el Parlamento, ante el Consejo Nacional y ante la opinión pública.

Por lo demás, si los precios unitarios del material metálico para puentes y rieles, habían resultado gravosos para el Estado, era por resolución expresa del Consejo Nacional y contra la voluntad manifiesta de la Empresa E. Berlan y Cía. Esta había pedido, insistentemente que no se le fijaran precios para esos materiales, temiendo una suba de precios por la normalización de los mercados a medida que se hicieran sentir los efectos de la celebración de paz. Pero el Consejo Nacional (Véase el decreto de aprobación de contrato, página 11) rechazó de un modo expreso y categórico tal pretensión, y estableció que no se admitía la cláusula según la cual los precios de dichos materiales quedarían subordinados a las fluctuaciones de aquellos en las Usinas.

La Empresa Berlán y Cía. tuvo que aceptar esa imposición, exponiéndose a que un alza de los precios perjudicara seriamente sus intereses; pero, cuando las previsiones fallaron y los precios, en vez de subir, bajaron, beneficiando así a la Empresa, el Ministro Calcagno descubrió que aquel beneficio era una enormidad, y que el contrato debía ser rescindido por esa causa.

Conviene consignar, que, en una conferencia que celebró nuestro abogado Dr. Juan Andrés Ramírez, con el Ministro Calcagno, le preguntó concretamente:

—Diga Señor Ministro; si los precios hubieran subido sobre los fijados en el contrato, ¿el Estado habría tenido con la Empresa las consideraciones que reclama para sí mismo?

A lo que contestó meneando la cabeza:

—A la verdad, me parece que no.

Diremos, por último, que esa ganancia que tan ligeramente se hacía ascender por el Ministro Calcagno a seiscientos mil pesos, absurdo con el que cuesta creer se haya fumado a la Cámara, al Consejo Nacional y al País, no fué defendida por la Empresa Berlan y Cía. en ningún momento. Desde que se plantearon las dificultades con la Administración Pública bajo el Ministerio Calcagno, la Empresa ofreció la renuncia total de esa ganancia si se le ofrecía cierta compensación en el precio de la piedra, demasiado bajo según propia confesión del expresado Secretario de Estado, o el 50 % de la misma sino se modificaba el precio de la piedra. Era en esa forma que la Empresa Berlan y Cía. pretendía lucrar indignamente a expensas del Estado, según el cargo que repetidas veces la he sido dirigido!

Ni tal actitud ni otras concesiones ofrecidas por la Empresa Berlan y Cía. lograron disuadir al Ministro Calcagno de su propósito evidente de arrasar el

contrato, sin duda por estar persuadido de su plena suficiencia para efectuar la obra por Administración, con menosprecio absoluto de lo pactado.

La documentación que sigue pone bien de manifiesto las actitudes respectivas de la Empresa Berlan y Cía. y del Ministro en la negociación.

" Montevideo, Noviembre 23 de 1922. — " Excmo. Señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS " —Ingeniero SANTIAGO A. CALCAGNO.— Señor Ministro: Confirmando las manifestaciones verbales hechas a V. E. venimos a " expresar, por medio de la presente, nuestra " convicción respecto de la inutilidad de continuar las conversaciones encaminadas a suprimir las divergencias pendientes entre la " Administración Pública y nuestra Empresa. " Estamos seguros, Excmo. Señor, de que si a " tal conclusión se ha llegado, no es por falta " de buena voluntad por nuestra parte, para " suavizar asperezas y allanar dificultades. " Por el contrario, hemos llevado nuestro espíritu conciliatorio a extremos que acreditan nuestro vehemente deseo de amistoso " avenimiento, sin haber encontrado de parte " de la Administración Pública igual estado " de espíritu. Respetamos los móviles que hayan podido trazar a V. E. la norma de conducta que ha imposibilitado ese avenimiento, " pero no podemos continuar en la situación " incierta en que se nos ha colocado, viendo " continuamente infringido un contrato legalmente celebrado con la Administración Pública, contrato que fué aprobado por el H. Consejo Nacional después de oída la opinión de " sus asesores y de introducidas algunas modificaciones aconsejadas por estos. Recabamos, pues, de V. E. quiera dar curso ante " el Honorable Consejo Nacional a las diversas incidencias pendientes, entre las cuales " figura, en primer lugar, la interpretación " de cláusulas importantes de nuestro contrato, que sostenemos apoyados por el propio " Fiscal de Gobierno Dr. Varela y por las autoridades jurídicas tan respectables como los " doctores Pablo de María, Eduardo Brito del " Pino, Carlos María Sorín y otros cuya opinión V. E. conoce, aunque no hayan sido publicadas ni se hallen agregadas a ningún expediente. Solicitamos, igualmente, se ponga " fin a la retención indebida de las cantidades que se nos adeudan, retención que priva " hoy a la Empresa de la suma de cincuenta " y un mil novecientos veinte y dos pesos con " cuarenta y cuatro centésimos ($ 51.922.44), " que tiene perfecto derecho a percibir. Como " lo hemos dicho una y otra vez, hay implicación evidente en decretar pagos condicionales y en hacer todavía descuentos en ellos, " desde que si los pagos son condicionales, vale decir, sujetos a revisión, lo natural y lógico es hacerlos íntegros, sin perjuicio de los " reembolsos a efectuar, respecto de los cuales la responsabilidad de nuestra Empresa " basta para suprimir cualquier suspicacia. " Por otra parte dichos documentos o bien se " refieren a cifras fácilmente verificables y " que la Administración Pública ha debido verificar de inmediato, o bien, a los porcentajes que por el contrato corresponden a la " Empresa. Las retenciones por el primer concepto son indebidas desde que la Administración ha podido y debido hacer las verificaciones necesarias para liquidar definitivamente esas cuentas; las que corresponden al " segundo concepto lo son igualmente, y para " demostrarlo nos bastará recordar que por " existir divergencia sobre la aplicación de " esos porcentajes, se nos retiene no solamente " la parte a que se refiere tal divergencia, " sino al total de los porcentajes referidos. " Nuestro contrato nos autoriza para suspender las obras siempre que no sean abonadas " puntualmente, y no se puede considerar pago puntual el que se hace condicionalmente y en forma parcial. Sin embargo, y a " pesar de no haber tenido resolución alguna en las numerosas notas que hemos " elevado sobre este punto, nos hemos abstenido de hacer uso de aquel derecho extremo, halagados por la esperanza de la solución conciliatoria que ahora resulta irrealizable. Nuestra Empresa ha sufrido y sufre " graves perjuicios a consecuencia de la paralización de las obras, dispuesta por V. E. " para efectuar las modificaciones del trazado " que anteriormente fué aprobado por el Consejo Nacional, de acuerdo con las Oficinas " Técnicas. Ni siquiera se ha respetado, en ese " caso, la cláusula del contrato que impone " el aviso previo con dos meses de anticipación, y la suspensión se ha prolongado luego, en trámites administrativos, causando,

" lo repetimos, fuertes perjuicios a nuestra " Empresa. Esta no puede cobrar la obra rea- " lizada; se le ha impuesto además, la suspen- " sión de las obras en condiciones que no es- " tán de acuerdo con el contrato. Por doble " concepto, pues, son lesionados sus derechos " y sus intereses, por lo que se ve obligada a " llamar al respecto la atención de V. E. — En " resumen, Excmo. Señor; la Empresa E. Ber- " lán y Cía., se atiene al contrato celebrado " con la Administración Pública que es la ley " para las partes que lo firmaron después de " concienzudo estudio por parte del Consejo " Nacional de Administración, y está dispues- " ta a cumplirlo, según los términos de la le- " gislación civil vigente, con toda buena fe, " no solo en cuanto determina de un modo ex- " preso, sino en todas las consecuencias que, " de acuerdo con su naturaleza, sean confor- " mes a la equidad, al uso y a la ley. — In- " necesario es agregar que las observaciones " que el alto criterio de V. E. tenga a bien " formular dentro del contrato y procurando " la aplicación del mismo por el criterio ar- " mónico de los contratantes, serán atendidos " con la consideración que merecen por la au- " toridad funcional que inviste V. E. y por la " que le dan su rectitud y su competencia. — " Saludamos a V. E. con nuestro mayor apre- " cio. — (Firmado): E. BERLAN & CIA."

Como se ve resulta claro el propósito de perjudicar a la Empresa y de someterla a una verdadera extorsión mediante el aplazamiento de toda resolución sobre pagos que ascienden a cincuenta y un mil novecientos veinte y dos pesos con cuarenta y cuatro centésimos ($ 51.922.44).

A pesar de nuestra justa solicitud el Ministerio persistía con su conducta, lo que nos obligó a insistir en esta forma:

" Montevideo, Diciembre 18 de 1922. — " Excmo. Señor MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, " Ingeniero SANTIAGO A. CALCAGNO. — Señor " Ministro: En conocimiento de que el Hono- " rable Consejo Nacional de Administración " ha resuelto tratar, en la sesión del martes " próximo, con el valioso concurso de V. E. y " de los Fiscales de Estado, las cuestiones pen- " dientes entre nuestra Empresa y la Admi- " nistración Pública, solicitamos de V. E. en " uso de un derecho que no puede sernos dis- " cutido, se sirva elevar el presente excrito a " dicha autoridad, para que sea leído y toma- " do en cuenta antes de dictar resolución. — " Hemos de hacer constar, que la Empresa ha " cumplido lealmente, desde un principio, to- " das las obligaciones emergentes del contra- " to, no pudiendo decir lo mismo de la Admi- " nistración Pública que, antes de asumir " V. E., el Ministerio, dificultó sistemática- " mente su labor, y aún después de producirse " el cambio de titular en la cartera de Obras " Públicas, ha estado lejos de responder a los " esfuerzos que hacíamos para que el desarro- " llo de los trabajos se produjera en forma re- " gular. — Con decir que, hace más de un " año, se hallan pendientes numerosas cuestio- " nes, respecto de las cuales hemos reclamado " resolución, fuere cual fuere, repetidas veces, " sin obtener ninguna respuesta, queda esta- " blecida la situación respectiva de las partes " de este asunto. — Hacemos la debida justi- " cia al móvil que ha inspirado los actos de " V. E. en esta gestión, pero nos permitimos " dudar de que hayan sido los más indicados " para llegar a la rápida ejecución de una " obra que con tanto empeño reclama una vas- " ta región del País. V. E. se ha empeñado en " arrasar un contrato legalmente celebrado, " que el Honorable Consejo no firmó en bar- " becho, como alguna vez se ha insinuado, fal- " tando a los respetos que dicha autoridad me- " rece, sino que lo hizo después de oir el dic- " tamen de las Oficinas Técnicas y de recla- " maciones modificadas, circunstancia que eli- " minaría toda idea de sorpresa o de solución " inconsulta. Ha sido esa, repetimos, desde un " principio, la idea fija de V. E., y como la " Empresa considera que los contratos son " igualmente sagrados para el Estado que para " los particulares, sino deben serlo más aún " para él, a fin de ofrecer ejemplo de buena " fe y de respeto a la palabra empeñada, no " ha podido ni puede ni podrá aceptar ningu- " na solución que tenga por base tal menos- " precio de una convención, que se reduciría, " en esa forma, a una mera tira de papel, en " cuanto significa obligaciones para la Admi- " nistración Pública y derechos para la Em- " presa. — V. E. procede así, en nuestro con- " cepto, — y reiteramos la salvedad expresa " respecto de su intención, — por el criterio

" absolutamente equivocado con que aprecia " las ganancias posibles de la Empresa. Ha " llegado a denunciar a nuestro Abogado una " ganancia millonaria, y cuesta creer que afir- " mación tan inconsistente se formule por un " funcionario de tal jerarquía y por un técnico " tan competente. Fuera millonaria esa ganan- " cia, y nada se podría objetar al respecto, " desde que la obra se adjudicó a nuestra Em- " presa en una licitación rodeada por todas " las garantías deseables, teniendo en cuenta " la diferencia favorable al Estado de tres mi- " llones cuarenta y ocho mil pesos (pesos " 3.048.000.00) sobre una de las demás pro- " puestas y de un millón cuatrocientos veinte " y cinco mil pesos ($ 1.425.000.00) sobre la " otra. Pero nos apresuramos a decir, categó- " ricamente, que V. E. no probará la exactitud, " ni aún remotamente aproximada, del cálculo " que formula, y que nosotros, en cambio, po- " demos evidenciar su error en forma indiscuti- " ble. — V. E. ha llegado hasta decir a nues- " tro Abogado que la Empresa, en los materia- " les para la superstructura de puentes metá- " licos y de rieles, obtendrá una ganancia de " seiscientos mil pesos ($ 600.000). V. E. no " probará jamás tal afirmación, y nosotros po- " demos probar lo contrario con solo decir que " el monto total de las adquisiciones que ten- " dría que efectuar la Empresa por ese con- " cepto, no excedería en mucho de esa misma " suma. ¿Cómo, pues, el monto de la ganancia " podría calcularse en tal cantidad? Agrega- " remos, que, hace poco tiempo, ante la insis- " tencia de V. E. que consideraba monstruosa " e ilícita esa ganancia, aunque provenía de " una cláusula del contrato impuesta a la Em- " presa por la Administración Pública, nues- " tro Abogado propuso la renuncia de aquella, " sin pedir más que una compensación equita- " tiva en el precio de la piedra, considerado " entonces, por V. E. como perjudicial para la " Empresa. V. E. no tomó, siquiera, en cuenta, " la proposición, insistiendo en arrasar el con- " trato, y eran, sin embargo, según el cálculo " de V. E. seiscientos mil pesos ($ 600.000) " que podría rescatar el Estado, a cambio de " una bonificación equitativa en el precio de " otros materiales, que nunca hubiera dismi- " nuido en forma apreciable una ventaja se- " mejante. — Hemos de llamar, también, la " atención del Honorable Consejo, por inter- " medio de V. E., sobre la retención indebida " durante meses y meses, de sumas que se nos " adeudan, retención que, según el contrato, " nos hubiese autorizado para suspender las " obras. Se niega a la Empresa, indefinida- " mente, cantidades cuya exactitud pudo y de- " bió verificar de inmediato la Administra- " ción mediante sencillísimas operaciones, así " como también otras, por concepto de por- " centajes que no están, no han estado nunca " en discusión, y que, por lo mismo, ningún " derecho tiene el Estado para retener. Por " último, nos hemos enterado en publicaciones " de la prensa, de que se ha resuelto no hacer " a la Empresa ningún pago mientras no arre- " gle las diferencias que tiene pendientes con " la Administración Pública, medida que no " podemos tomar como un acto de extorsión " dado el alto juicio que nos merece la autori- " dad que la ha dictado, pero que entra, evi- " dentemente, en la categoría de los actos que " importan hacerse justicia por mano propia, " ya que ninguna de las partes contratantes, " sea quien fuere, puede eximirse por su sola " voluntad, de las obligaciones contraídas, ni " aún a pretexto de irregularidades u omisio- " nes de la otra parte. — A pesar de todos " esos agravios a sus derechos y a sus legíti- " mos intereses, nuestra Empresa ha querido " hacer una última tentativa para el arreglo " amistoso de las cuestiones pendientes, ofre- " ciendo a V. E. en una nota reciente la re- " nuncia del 50 % (cincuenta por ciento) de " las ganancias posibles en material de supers- " tructura metálica de puente y en rieles, sin " reclamar compensación alguna sobre tal ba- " se, y respetando en lo demás, ambas partes, " las obligaciones respectivas que el contrato " les impone, podremos dar solución a las di- " ficultades pendientes, y llevar a buen térmi- " no, dentro del más breve plazo posible, la " obra del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, " demorada hasta hoy por causas que no nos " son imputables. — Reiterando la expresión " de nuestro más alto aprecio a V. E. saluda- " mos atentamente. — (Firmado): E. BER- " LAN y Cía.".

Algunos pagos se autorizaron entonces, recibiendo la Empresa algunos días después la siguiente comunicación "Prusiana" del Ministro:

"Ministerio de Obras Públicas. — Monte- " video, Diciembre 27 de 1922. — Señores E.

"Berlan y Cía. — Por disposición del Consejo "N. de Administración, el Ministerio está pre- "parado para proponer a esa Empresa una "última fórmula transaccional sobre las cues- "tiones pendientes; en consecuencia me dirijo "a Vds. para que, si lo tienen a bien, se sir- "van por sí o por apoderado munido de fa- "cultades para aceptar o rechazar en el ac- "to tal proposición, concurrir el viernes 29 del "corriente a las 11 horas a este Ministerio, pa- "ra entrevistarse al fin indicado con el que "suscribe. — Saluda a Vds. con toda conside- "ración. (Firmado): S. A. CALCAGNO".

No pudiendo asentir a semejante acto de prepotencia, desde que la Empresa Berlán y Cía. no era dependiente del Ministerio sino parte contratante con el Estado, se contestó así:

"Montevideo, Diciembre 28 de 1922. — Ecmo. Señor Ministro de Obras Públicas, ingeniero Santiago A. Calcagno. — Señor Ministro: Acusamos recibo de la nota de V. E. fecha de ayer, en la que se nos pide tengamos a bien designar persona autorizada para aceptar o rechazar, *en el acto*, una proposición que nos hará, en su despacho, a las 11 horas del día de mañana. — No obstante nuestro deseo, claramente evidenciado, de facilitar una solución amistosa, nos hacemos la violencia de no acceder a esa intimación perentoria, estimando que si la Administración Pública dispone de largos días para tomar en cuenta nuestras proposiciones, manteniendo, además, sin resolver, a pesar de reiteradas instancias, numerosas cuestiones de interés capital para la Empresa, no es pretensión excesiva la de que se nos conceda el tiempo absolutamente indispensable para pronunciarnos respecto de una proposición que, según los mismos términos de la nota de V. E., tendrá carácter de defintiva. Solicitamos, pues, recordando una vez más a V. E., que la Empresa no es una mera dependencia de la Administración Pública, sino una parte contratante, colocada respecto de aquella en un pié de perfecta igualdad, con arreglo a una convención legalmente celebrada que ha recibido la aprobación reiterada del Honorable Consejo Nacional y algo más que principio de ejecución por el mismo, quiera comunicarnos por escrito esa proposición, que no dudamos se inspirará en un alto criterio de equidad, y darnos, para contestar, un plazo tan breve como se quiera, pero que permita apreciar a conciencia la solución que V. E. propicia. — Saludamos a V. E. atentamente. — (Firmado:) E. BERLAN y C.ª".

El Ministro tuvo que descender entonces, por un instante, desde el terreno en que se colocaba, y bajar al nivel común de los mortales con la siguiente nota:

"MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. — Montevideo, Diciembre 29 de 1922. — Señores E. BERLAN & CÍA. — En contestación a su nota fecha de ayer, el apremio observado por ustedes en la comunicación que les dirigió este Ministerio con fecha 27 del corriente, sólo podría haber respondido al propósito de llegar de una vez a una solución en el asunto del contrato con ustedes, después del muy largo tiempo empleado en tratativas hasta aquí infructuosas. ¿Pero hubo, en realidad, tal apremio? Este Ministerio entiende que no, desde que la resolución de que se trata les fué comunicada confidencialmente y por conducto autorizado, en el mismo día en que ella fué dictada por el Consejo Nacional de Administración, lo que hizo que dispusieran ustedes de casi dos días para resolver el punto. A juicio del que suscribe carecen, por lo tanto, de fundamento, las consideraciones que ustedes formulan acerca del hecho; por lo demás, el Consejo Nacional de Administración y este Ministerio, no han dejado nunca de reconocer que están ustedes en su verdadero y lógico rol de contratistas, al tratar de obtener la mayor utilidad que ustedes consideren justa del trabajo que tienen entre manos; pero ustedes, a su vez, han de reconocer, sin duda, que la Administración — apercibida de que al redactar el contrato de construcción del Ferrocarril San Carlos-Rocha, no se dió a la ley de Enero 30 de 1919, ni por una parte ni por la otra, su legítima interpretación — está también en su verdadero y lógico rol, al propender resueltamente, por todos los medios a su alcance, a que este asunto quede en definitiva encauzado inequívocamente dentro de los preceptos legales. Sea de todo ello lo que fuere, y ya que ustedes desean que se les haga por escrito la proposición anunciada, héla aquí: Ustedes, en su escrito de fecha 14

del corriente, proponían dejar a beneficio del Estado el 50 % de la mayor utilidad (diferencia entre los precios de ustedes y los reales de costo) que les proporcionará la provisión de la superstructura de los puentes metálicos así como de los rieles, mayor utilidad que, a pesar de los términos de dicha nota de ustedes, este Ministerio ha calculado y calcula en más de seiscientos mil pesos. Ahora bien, el primero y más importante de esos dos factores debe ser descartado porque, en contra de lo que erróneamente se admitía por todos, no hay nada en ninguna parte que obligue al Gobierno a que sean metálicos los puentes de esta vía férrea, pudiendo él, en consecuencia, disponer que se construyan por otro sistema. Debido a esa circunstancia, la fórmula de ustedes pierde, puede decirse, casi todo su valor; además, ella, ya en principio, no tendía sino a aminorar en algo los defectos esenciales del contrato, mientras que, como se ha dicho, el propósito decidido del Gobierno ha sido y es de subsanar radicalmente esos defectos, todo eso sin perjuicio de contemplar en todo lo posible, dentro del espíritu de la ley, los intereses de la Empresa. Para ello, y como base de una revisión amistosa del contrato, conducente a la eliminación de todos los citados defectos y a la regularización simultánea de la situación de la Empresa frente al Estado, con respecto a los errores en que ella incurrió por distintos conceptos, el Consejo Nacional de Administración, sin renunciar por eso a ninguno de sus derechos, ha resuelto proponerles las siguientes bases de arreglo definitivo: 1.° — Que la construcción del Ferrocarril San Carlos - Rocha, por parte de la Empresa de ustedes, se sujete a la retribución que para ese efecto determina taxativamente la ley de Enero 30 de 1919, y que es del 10 % sobre el costo efectivo de la mano de obra y del 3 % sobre el costo efectivo de los materiales, incluyendo, naturalmente, en esos costos, todos los gastos generales que sean justos y necesarios; y 2.° — Que para asegurar a esa Empresa que dicha retribución alcanzará un nivel a todas luces amplio y liberal, — pero esto bien entendido ad - referendum, para ser sometido a la resolución del H. Cuerpo Legislativo — se establezca que, como mínimum, la ganancia de ustedes no será menor de doscientos cincuenta mil pesos, por la totalidad de la obra de que se trata. A la espera de su propuesta definitiva sobre dicha proposición del Consejo Nacional de Administración, saluda a ustedes atentamente. — (Firmado): S. A. CALCAGNO".

Como se vé, a pesar de haber sido invitado por la Empresa el Ministro Calcagno a que explicara el fenómeno de que aquella pudiera ganar 600.000 pesos en la adquisición de materiales que importaban esa suma, se cuidó muy bien de aceptar la invitación, lo que no le impidió insistir en tan absurda afirmación; pero, comprendiendo que tal postura resultaba ridícula, buscó otra, sosteniendo que nada obligaba a la Administración Pública, contra lo que erróneamente se sostenía por todos, dice arrogantemente el genial Ministro, a que fueran metálicos los puentes de la vía férrea.

La Empresa Berlan y Cía. desmenuzó tal argucia en la siguiente nota:

"Montevideo, Enero 3 de 1923. — Excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas, ingeniero SANTIAGO A. CALCAGNO. — Señor Ministro: Sin perjuicio de las reservas y salvedades que formularemos más abajo, pasamos a contestar concretamente la proposición de V. E. El contrato está en pie; nos da derechos de que nadie puede despojarnos; ha sido confirmado repetidas veces por la Administración Pública; se halla en plena ejecución por esta misma, y estamos autorizados para mantenerlo en toda su integridad. Hemos obtenido la adjudicación de la obra en una licitación rodeada de todas las garantías, en la que nuestra propuesta fué inferior a una de las rivales, en tres millones cuarenta y ocho mil pesos ($ 3.048.000.00), y a otra en un millón cuatrocientos veinte y cinco mil pesos ($ 1.425.000.00), circunstancia que la Administración Pública parece haber olvidado en absoluto. La ganancia que nos resulte de nuestro contrato, es perfectamente lícita, tanto moral como jurídicamente considerada; y en cuanto al interés público, nos permitimos creer que se le defendería mejor respetando los derechos adquiridos, que conmoviendo, para obtener ventajas inmediatas, la confianza en la solidez de las convenciones que se celebran con el Estado. Sin embargo, como lo hemos expre-

sado en repetidas notas por las que solicitábamos inútilmente resolución acerca de cuestiones que V. E. no tenía ni tiene derecho para mantener en suspenso, es tal el deseo de los miembros de nuestra Empresa en el sentido de vincular sus nombres a la obra del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, que aceptamos *en principio* su proposición, con las salvedades siguientes: 1.° — Como acto previo a toda negociación, se nos abonarán las cantidades que indebidamente se nos retienen y que hasta el mes de Setiembre último, inclusive, ascienden a cincuenta y un mil novecientos veinte y dos pesos con cuarenta y cuatro centésimos ($ 51.922.44). 2.° — Desde que V. E. aprecia en seiscientos mil pesos ($ 600.000.00), el monto de la ganancia de la Empresa por el solo concepto de la superstructura metálica de puentes y rieles, resulta inaceptable la proposición de una ganancia en el total de la obra, de doscientos cincuenta mil pesos ($ 250.000.00). Sin embargo, como la Empresa tiene constancia de que aquella cifra carece de todo fundamento, siendo fruto de un error inexplicable dada la ilustración de V. E., y habiendo manifestado la resolución de renunciar el cincuenta por ciento (50 %), del monto real de dicha ganancia, aceptaríamos que la suma propuesta por V. E. sea elevada a trescientos cincuenta mil pesos ($ 350.000.00). 3.° — En el nuevo contrato habrá que definir la situación respectiva de las partes sobre los siguientes puntos, sin perjuicio de otros que pueden surgir en las negociaciones: *a)* Cuál será la misión de la Empresa dentro del nuevo contrato. *b)* En qué forma se harán los pagos. *c)* Reglas pertinentes a la suspensión de obra. *d)* Aumento de ganancia por aumento de obras, que ordene la Administración Pública. *e)* Forma de efectuar las compras de materiales. *f)* Plazo para la ejecución de las obras, y responsabilidades recíprocas de las partes. *g)* Libertad para la Empresa, en la designación del personal y en la fijación de sus presupuestos, sin la cual no podría responsabilizarse por la buena marcha de las obras. 4.° — Mientras no se acuerda y obtiene sanción legislativa para la transacción en trámite, seguirá rigiendo el contrato actual. Dicho lo precedente nos ha de permitir V. E. que rectifiquemos algunas apreciaciones que no podemos dejar en pie, porque no se ajustan con exactitud a la realidad de los hechos o porque desconocen la verdadera situación jurídica de las partes contratantes en el convenio relativo al Ferrocarril de San Carlos a Rocha. Levantaremos, en primer término, el cargo fundado en la trasmisión confidencial que se nos había hecho, de lo resuelto por el Honorable Consejo Nacional, en la sesión del 27 de Diciembre ppdo., acto que parecería privar de justificación a la negativa que opusimos a la intimación de V. E. para contestar *en el acto* la proposición que se nos formularía verbalmente. Fuera de una mera noticia verbal, por serio que sea su trasmisor, no puede servir de base a resoluciones definitivas en asuntos de la índole que motiva este cambio de notas, la intimación para que contestáramos *en el acto* sobre una propuesta que se anunciaba con carácter de *última*, pues tal era el adjetivo usado por V. E., resultaba inaceptable tratándose de una cuestión compleja, que presenta muchas fases diferentes, como V. E. no puede desconocerlo, por lo cual consideramos inexplicable que se quisiera darle un corte violento, que nada podía justificar, conocidas las intenciones de la Empresa en el sentido de hacer lo posible por solucionar amistosamente el asunto. Debemos señalar también a V. E., muy respetuosamente, pero con la firmeza que corresponde a quien tiene la razón y el derecho de su parte, la flagrante contradicción en que se incurre cuando por un lado se trata de justificar la actitud de la Administración Pública por el deseo de que este asunto *"quede en definitiva encauzado inequívocamente dentro de los preceptos legales"*, por considerar que el contrato de construcción del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, esté fuera de la ley de 30 de Enero de 1919, y por otro se nos propone una solución que se halla fuera de dicha ley, como V. E. mismo declara que habrá que someterla a confirmación legislativa. Esto demuestra bien claramente, con la elocuencia que tienen los hechos no susceptibles de dos interpretaciones, que la Administración Pública no busca, como se ha pretendido y lo expresa la nota que contestamos, ajustar el contrato a la ley, cosa innecesaria, pues ambos son perfectamente armónicos, sino dictar una nueva ley para imponernos un nuevo contrato. El que actualmente rige las relaciones entre la Administración y la Empresa, fué aprobado en 28 de Enero de 1921, por el Poder Ejecutivo, previo informe de sus Oficinas asesoras, con modificaciones aconsejadas por éstas, lo que excluye toda sospecha de resolución inconsulta o

precipitada, y volvió, todavía, dos veces, al Honorable Consejo con motivo de aclaraciones solicitadas por la Empresa, recibiendo confirmación de aquel alto Cuerpo en 10 y 22 de Febrero del mismo año. La afirmación de que la Administración Pública recién está hoy "apercibida" de que el contrato no dió legítima interpretación a la ley es, pues, inaceptable. El contrato se ciñe rigurosamente a la ley, como lo hemos demostrado en escritos anteriores, y tenemos la convicción de que no habrá un juez en el país que declare lo contrario, sobre todo habiéndolo entendido así el mismo Poder que ahora lo desconoce y cuando ese Poder, que rechaza el contrato por ser contrario a la ley, propone, lisa y llanamente, dictar otra ley para celebrar un nuevo contrato. Impugnamos de nuevo el cálculo que hace V. E. de la ganancia que obtendrá la Empresa por concepto de rieles y superestructura metálica de puentes. En total, el importe de esos materiales, que el Estado deberá pagar a la Empresa, no pasará de algo más de seiscientos mil pesos ($ 600.000.00), y sin embargo, V. E. insiste en que la Empresa ganará esa misma suma. V. E. se explicará que prescindamos al respecto de todo comentario mientras esta afirmación nuestra no sea cumplidamente refutada. Menos podemos admitir la parte de la nota que contestamos, en que se dice que *"contra lo que erróneamente se admitía por todos, no hay nada en ninguna parte que obligue al Gobierno a que sean metálicos los puentes de la vía férrea, pudiendo él, en consecuencia, disponer que se contruyan por otro sistema"*. Afirmamos, señor Ministro, que lo que se admitía por todos, es lo cierto, y que lo que ahora pretende V. E. es lo erróneo, como pasamos a demostrarlo en forma concluyente. En el pliego de condiciones para la licitación de las obras, al que debió ceñirse estrictamente la Empresa, se pide precio "por la tonelada de hierro para superestructura metálica de puentes". En la propuesta formulada por la Empresa de acuerdo con ese pliego, se lee: "La superestructura metálica de los puentes será de acero, de la mejor calidad obtenida en las usinas americanas, francesas e inglesas, no pudiendo precisar su procedencia, en virtud de la situación mundial y de las dificultades y restricciones con que se tropieza actualmente para adquirir esa clase de materiales. Los precios indicados en esta propuesta para la superstructura metálica de los puentes y de la vía, quedan sujetos a las fluctuaciones fijadas por las Usinas y a las diferencias de cambio". — Y el decreto del Honorable Consejo Nacional aprobatorio de las propuestas, se expresa que dicha corporación resuelve: "Aceptar la propuesta de los señores Berlán y Cía. sin la limitación establecida en la misma supeditando los precios para la superstructura metálica de los puentes y los rieles a las fluctuaciones del cambio". — Si después de leer estas transcripciones, se puede insistir en que *no hay nada en ninguna parte* que obligue al Gobierno a que sean metálicos los puentes, habrá que convenir en que las licitaciones, pliegos de condiciones, contratos y decretos administrativos son simples vaciedades, desprovistas de todo valor y de todo sentido. — Crea V. E. que lamentamos profundamente el giro que ha tomado las relaciones entre la Empresa y la Administración Pública, no ciertamente por culpa nuestra, y que seguimos convencidos, salvo la respetable opinión de V. E., de que la solución mejor para los intereses del Estado, muy superior a los efímeros alivios — permítasenos las palabra — que pueden emanar de la ruptura de un contrato solemne, que celebramos bajo la garantía insospechable del Gobierno nacional, estaría en cumplirlo derechamente tal como fué celebrado a plena conciencia, por ambas partes, de los derechos que se reservaban y de las obligaciones recíprocas, que se contraían. — Saludamos a V. E. atentamente. (Firmado): E. BERLAN & CÍA.

A esta altura de las negociaciones, el Ministerio pasó entonces a la Empresa Berlan y Cía, el siguiente proyecto de contrato:

"Ministerio de Obras Públicas. — En el interés de solucionar en forma equitativa para una y otra parte contratante, las cuestiones que se han suscitado alrededor de la interpretación del contrato de construcción del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, con esta fecha se ha convenido entre el Ministerio de Obras Públicas y la Empresa E. Berlan y Cía., lo siguiente:

1.°) De acuerdo con el Art. 4.° de la ley de fecha 30 de Enero de 1919, la Empresa

E. Berlan y Cía., como contratista, construirá el Ferrocarril de San Carlos a Rocha, por cuenta del Estado, y de acuerdo con el trazado que este apruebe. — El pago, por parte del Estado, de las obras respectivas, se regirá por el precio de costo de las mismas, debidamente controlado por el P. E., comprometiéndose la Empresa a que sea el más bajo razonablemente posible; la remuneración de dicha Empresa consistirá en una comisión de 10 % sobre el *costo efectivo* de la mano de obra y de los gastos generales *justificadamente* requeridos para la ejecución de los trabajos, y de 3 % sobre el costo efectivo de los materiales de construcción *y explotación necesarios*. Además, y ad - referendum del H. Cuerpo Legislativo, el P. E. garantiza a dicha Empresa que la referida remuneración por la *totalidad* de la obra de que se trata, no será menor de doscientos setenta y cinco mil pesos.

2.°) Cualquier otro punto de divergencia *que exista* o pueda sobrevenir en lo sucesivo, entre el Ministerio de Obras Públicas y la Empresa E. Berlan y Cía., será dirimido inapelablemente por un tribunal de arbitraje compuesto por un representante de cada una de las partes y un tercero que será designado por la Excma. Alta Corte de Justicia, debiendo ser los tres árbitros, ingenieros diplomados.

3.°) Sobre la base de las dos cláusulas anteriores, y quedando sin efecto todo lo que se oponga al debido cumplimiento de ellas, se procederá a la mayor brevedad posible a formular el contrato definitivo, comprendiendo todos los puntos accesorios del asunto.

4.°) La vigencia del presente convenio y del contrato a que se acaba de hacer referencia, empezará el día en que se sancione una ley autorizando la garantía de $ 275.000, — de utilidades para la Empresa E. Berlan y Cía., de que trata la anterior base primera. — En caso, sin embargo, de que tal ley no fuera dictada dentro de cien días a contar de esta fecha, todo el presente convenio quedará nulo, y sin efecto ni influencia alguna sobre el contrato celebrado entre el Gobierno y la Empresa E. Berlán y Cía., con fecha 25 de Febrero de 1921. — Montevideo, Enero 22 de 1923.

El Ministerio pretendía que solamente algunos puntos del contrato fueran acordados por las partes; omitía todo acuerdo de estas sobre puntos tan esenciales como los enunciados en nuestra nota de 3 de Enero de 1922, y pretendía que todo lo restante del contrato, se decidiera por árbitros.

Hasta esa fecha, 22 de Enero de 1922, se había entendido que la institución del arbitraje tenía por objeto resolver las divergencias sobre los contratos ya celebrados. Desde esa fecha queda incorporada al acervo jurídico de la Humanidad, la concepción del Arbitraje como medio de celebrar contratos, imponiéndolos a la voluntad de las partes:

No obstante, la Empresa Berlan y Cía. se consideró impedida de aceptar el invento, fundando su actitud en los términos siguientes:

''Montevideo, Enero 27 de 1923. — Excmo. Señor Ministro de Obras Públicas. — Ingeniero Santiago A. Calcagno. — Señor Ministro: Es con verdadero sentimiento que nos dirigimos a V. E. para manifestarle nuestra convicción acerca de la imposibilidad de llevar a buen término las negociaciones relativas a la celebración de un nuevo contrato para la construcción del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, no obstante nuestra buena voluntad. — Esta se halla demostrada en haber aceptado, sin extremar en ningún momento nuestras gestiones, la paralización de asuntos de vital interés para la Empresa, entre los cuales figura la retención indebida de sumas que se nos adeudan, sin que repetidas solicitudes hayan conseguido darles andamiento; en haber admitido negociar sobre la base de sustituir, por un nuevo contrato, el que rige las relaciones entre la Administración Pública y la Empresa, perfectamente válido y al que ninguna de las partes puede sustraerse,

sin consentimiento de la otra; en haber renunciado, para facilitar soluciones amistosas, ganancias que el Señor Ministro consideraba fabulosas y que, si bien no tenían ese carácter, poseían un valor muy apreciable, dentro de los cálculos que se hiciera la Empresa; en haber admitido que los precios de licitación fijados en el contrato con arreglo a la ley, fueran sustituídos por precios de costo, para calcular sobre ellos los porcentajes de 10 y 3 % que el contrato señala y, por último, prescindiendo de otros hechos menos importantes, en haber aceptado rebajar la ganancia mínima total de trescientos cincuenta mil pesos ($ 350.000.00), que era, en nuestro concepto, la que el contrato nos permitía percibir, hasta doscientos setenta y cinco mil pesos ($ 275.000.00), rebaja tanto más digna de tomarse en cuenta por V. E. cuanto que sus cálculos hacían ascender nuestra ganancia total, a una suma millonaria. Ese proyecto fué aceptado en general, pero se hizo notar a V. E., 1.° — Que la Empresa no considera incluídos, según lo manifestó desde un principio, en la referida suma de doscientos setenta y cinco mil pesos ($ 275.000.00), los sesenta y un mil novecientos sesenta y seis pesos con setenta y seis centésimos ($ 61.966.76), retenidos hasta hoy indebidamente, aun cuando admite que se hagan las reducciones que, de común acuerdo, se consideren justas y razonables, aceptando el arbitraje para el caso de no obtenerse tal acuerdo. 2.° — Que el mismo convenio, o en otro separado pero simultáneo, deben acordarse las soluciones relativas a los gastos generales que han de considerarse incluídos; a los plazos para la terminación de las obras y para los pagos; a las condiciones de recepción de las obras, indemnizaciones por suspensión o desestimiento de las obras y otros puntos análogos. Que no es posible celebrar un contrato de construcción de ferrocarriles, sin fijar la intención de las partes sobre todos esos puntos, es algo que no admite discusión, y no habrá ejemplo, en esa clase de operaciones, en el que la convención respectiva se limite a dos artículos que fijen la ganancia mínima del concesionario y la obligación de someter las divergencias al arbitraje. Comprendiéndolo así V. E. no niega que habrá de resolver todos esos puntos, pero quiere que sean los árbitros quienes los resuelvan, deseo de un carácter tan extraordinario, que no podemos someternos a él, a pesar de todo nuestro empeño por arribar a una solución satisfactoria. El arbitraje, señor Ministro, es procedente para interpretar la voluntad de las partes, cuando ésta se ha manifestado y no hay acuerdo al respecto, pero no puede, en ningún caso, sustituírse a la voluntad de las partes, para imponerles el contrato que han de celebrar. Supongamos que V. E. pretendiera que los tribunales ordinarios fijaran las cláusulas del nuevo contrato: sería, salvo los respetos, una pretensión absolutamente fuera de lugar; pues no lo es menos la de dar esa misión a los árbitros, ya que éstos son, en realidad, tribunal, sin más diferencia con los otros, que la forma de su nombramiento y las normas de su actuación. Cuando dos personas, sean de carácter público o privado, van a contratar, conservan toda su libertad de acción para pronunciarse con arreglo a sus intereses; si no se ponen de acuerdo, no hay contrato; pero a buen seguro que no habrían de librar a una voluntad ajena, las condiciones de aquél. Quien va a alquilar una casa, la alquila o no, según sean las cláusulas que le quiere imponer el propietario, pero de ningún modo propondrá, ni aquél ha de admitir, un convenio que diga: las condiciones del arrendamiento serán fijadas por árbitros. Decimos esto, colocándonos en el punto de vista que corresponde a nuestra Empresa. Si nos colocamos en el de la Administración Pública, hemos de ser más terminantes aún. Esta no puede subordinar problemas de administración y de Gobierno al fallo de un tercero. Celebrado el contrato, en la divergencia sobre la apreciación del mismo debe, necesariamente, someterse al criterio de los jueces, sean o no sean árbitros, porque no existe posibilidad de otra solución; pero someter la celebración del contrato a una voluntad extraña, es algo que, seguramente, no figura en la historia administrativa de ningún pueblo. Si el Gobierno señala un trazado y la Empresa concesionaria opta por otro, ¿se someterá el Gobierno a la resolución de un tercero? Si el Gobierno quiere que la obra se lleve a cabo en tres años, y la Empresa pide cinco, ¿cabe en lo posible que un árbitro decida? Plantear estas cuestiones es resolverlas, y resolverlas contra el ilustre criterio de V. E. La Administración Pública no puede imponer su voluntad a la otra parte para obligarla a firmar determinado contrato; pero ni ella ni la otra parte, pueden supeditar su voluntad, en lo relativo a tal contrato, a ninguna voluntad extraña. En el Honorable

Consejo Nacional hay seis abogados, y los Consejeros que no tienen ese título son hombres de educación y de experiencia indiscutibles. Pregúnteles V. E. si alguna vez han visto entregar, no ya la interpretación de contratos celebrados, sinó las cláusulas de contratos a celebrar, a voluntades ajenas a las partes, y le contestarían negativamente. Haga V. E. la misma pregunta a todos los ingenieros dependientes de su Ministerio y a todos los Fiscales de Estado, y le darán igual respuesta. Concluyendo, Excelentísimo Señor: confirmamos nuestra resolución de buscar el arreglo amistoso de las diferencias entre la Administración y nuestra Empresa, pero juzgamos absolutamente inútil continuar las negociaciones al respecto, si se pretende que las cláusulas del futuro contrato no han de ser fijadas por el acuerdo de las partes, sino por imposición de voluntades extrañas. Pidiendo, una vez más, disculpa a V. E. por la negativa que, contra nuestros deseos, oponemos a los suyos, nos es grato saludarlo con la mayor consideración. — (Firmado): E. BERLAN & CÍA''.

Con el deseo de facilitar la celebración del nuevo convenio intervino, entonces, el Consejero Pedro Cosio, intervención de que infoman las notas que se insertan en seguida.

Con fecha 7 de Enero, la Empresa formuló sobre el proyecto que sostenía a esa altura de las negociaciones, las observaciones contenidas en el siguiente Memorandum:

Montevideo, Febrero 7 de 1923. — MEMORANDUM''.

En el artículo 2.°, al referirse a los gastos generales, se emplean las mismas palabras propuestas por el señor Ministro en su documento de fecha 22 de Enero ppdo., por considerar que interpretan mejor los conceptos de ese rubro.

Se suprime también los materiales de *explotación,* desde que ellos no estaban incluídos en el pliego de la licitación, ni en el contrato que rige actualmente.

Como no se especifica bien que en caso de que los porcentajes excedan de la utilidad mínima garantida, pertenece dicho exceso a la Empresa, entendemos que es conveniente dejarlo expresamente consignado, como lo hemos hecho para evitar dudas en el porvenir.

Artículo 3.° — Se suprime, por considerar que el contralor que debe ejercer el Ministerio de Obras Públicas está bien especificado en el artículo anterior, y en cuanto a lo que se refiere al sueldo de los socios, está bien aclarado en el artículo siguiente.

Se suprime la parte final del artículo 4.°, porque la Empresa pierde tiempo en los llamados a licitación y no puede obtener las garantías necesarias para el cumplimiento de las condiciones estipuladas. Si el que ha ganado una licitación no cumple después con lo convenido, perderá el depósito de garantía que se le pueda exigir, pero con eso la Empresa tendrá perjuicios por las demoras sufridas que no estarán nunca compensados con la garantía que quede en su favor.

En el artículo 5.° (véase artículo 4.°), se cambia la redacción a fin de asegurar el pago puntual de los trabajos ejecutados en cada mes.

Entendemos que el señor Ministro no podrá oponerse a esto, desde que siempre nos ha garantido que los pagos no serían bajo ningún concepto demorados.

Artículo 6.° — (Véase artículo 5.° de nuestra propuesta). Insistimos en la redacción que hemos dado a ese artículo porque no deja librada a un futuro acuerdo la forma de percibir la utilidad garantizada, dividiéndola desde ya en tres cuotas iguales o sea un 33.33 % del importe total.

La nueva fórmula propuesta al señor Ministro esta basada en el hecho de no conocerse aún cuál será el trazado que en definitiva se adoptará, pero debe entenderse que nuestra proposición, al referirse a terceras partes, se refiere también a las terceras partes del tiempo a invertirse en la construcción. Con esta aclaración no puede existir, a nuestro juicio, ningún motivo para no aceptar la redacción que proponemos.

En el artículo 15 (véase artículo 14 de nuestra propuesta), se determina que los gastos que originará esa obligación sean incluídos en los certificados, porque sería contrario a lo expresamente convenido el obligar a la Empresa a efectuar desembolsos, que forzosamente contribuirían a reducir la utilidad líquida convenida.

Artículo 16. — (Véase artículo 15 de nuestra propuesta), se suprime ''*o una parte cualquiera de ella*'' por estar en oposición a lo

consignado en el artículo 4.°. (Véase artículo 3.° de nuestra propuesta), al referirse a trabajos a destajo o por sub-contrato.

El artículo 18. (Véase artículo 17 de nuestra propuesta). Se adopta en el primer inciso la redacción propuesta por la Empresa, por entender que significa lo mismo, pero con la ventaja de quedar más claramente expresado. El plazo de un mes que se señala es muy poco para suspender el personal obrero, a quienes es necesario dar tiempo para la terminación de sus tareas. En cuanto al agregado final es de orden, pues la Empresa no puede verse expuesta, como ha sucedido ya, a que se demoren tres o cuatro meses en despachar sus pedidos, con evidentes perjuicios para la marcha regular de los trabajos.

En sustitución de la parte final del artículo 18 propuesto por el señor Ministro, deseamos mantener la redacción que propusimos en nuestro borrador y que ratificamos en el escrito presentado al señor Consejero don Pedro Cosio, con fecha 2 de Febrero corriente, que no ha merecido observación ya que expresa más concretamente el acuerdo de las partes en ese punto. Sería injusto pretender que la Empresa pudiera verse perjudicada por ese concepto. (Véase artículo 18 de nuestra propuesta).

En el artículo 20 se suprime el 2.° inciso, puesto que los gastos de conservación y mantenimiento de una línea recién construída son siempre de importancia, no por vicios de construcción sino por el asiento natural de los terraplenes recién construídos, las lluvias continuas y otros factores. Sería por consiguiente injusto que cargara la Empresa con ese exceso de gastos ocasionados por causas naturales y ajenas a su voluntad.

Se agrega el artículo 23 porque sería imposible trabajar sin disponer del material necesario.

En el artículo 25 deseamos razonablemente establecer, antes de firmar el contrato, el plazo para la ejecución de la obra, que reviste para la Empresa capital importancia, según las obligaciones impuestas en otros artículos del contrato. Solicitamos dos meses, después que el Consejo Nacional apruebe el trazado definitivo, porque la Empresa luchará con dificultades para reanudar los trabajos en vista de la prolongada suspensión sufrida''.

La contestación del Ministerio fué hacer saber a la Empresa que el Consejo Nacional le acordaba plazo hasta el 20 del mismo mes para llegar a un acuerdo con el Ministerio, bajo apercibimiento de ruptura y de adoptarse ''medidas radicales y defensivas''.

La Empresa contestó en la nota siguiente, que opone al gesto autocrático del Consejo el mismo espíritu sereno y conciliador que había revelado en todas las negociaciones:

''Montevideo, Febrero 20 de 1923. — Excelentísimo Señor ministro de Obras Públicas, ingeniero SANTIAGO A. CALCAGNO. — Señor Ministro: Acusamos recibo de la nota de V. E., fechada en 15 del corriente, por la que se nos fija plazo hasta el día de hoy para ponernos de acuerdo con V. E. sobre el proyecto de nuevo contrato de construcción del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, agregando que ''en su defecto, el Consejo dará por terminada toda negociación conciliatoria y adoptará medidas radicales y definitivas sobre el asunto''.

Hacemos notar a V. E., en primer término, la diferencia de procederes entre el Ministerio y la Empresa, en todo lo relativo a esta negociación, pues mientras nosotros exponemos y fundamos concretamente nuestras proposiciones, el Ministerio se limita a dictar intimaciones conminatorias, sin exponer sus ideas ni el fundamento de las mismas.

Consideramos que el temperamento adoptado por nosotros es el único que puede conducir a soluciones satisfactorias y, por eso, en lugar de contestar lisa y llanamente a V. E. que mantenemos en toda su integridad el proyecto que fué entregado al señor Consejero Cosio con el Memorandum explicativo de las modificaciones introducidas en el de V. E., preferimos insistir en dicho memorandum, explicándolo y ampliándolo, a fin de que no quede la menor duda de nuestro propósito de agotar todos los medios para llegar a un avenimiento, aunque ya nos parezca irrealizable, por causas ajenas en absoluto a nuestra voluntad y a nuestra conducta.

En nota de fecha 27 de Enero, hicimos notar a V. E. todas las concesiones sucesivas o simultáneas hechas por la Empresa, con el abandono de los derechos que un contrato válido le otorga y sacrificio de intereses perfectamente

legítimos, para obtener la solución de las dificultades pendientes con la Administración Pública. Desde entonces hemos efectuado nuevas concesiones, como la aceptación de que se incluyan en la ganancia líquida de doscientos setenta y cinco mil pesos ($ 275.000.00), acordada por el contrato proyectado, los porcentajes obtenidos en la parte de la obra ya realizada; la eliminación de los gastos generales, de los sueldos de los dos socios que asumen la dirección de la obra, y al asentimiento para que, en lugar de aclararse debidamente en el contrato, cláusulas como la relativa a la especificación de los gastos generales, se dejen reservadas a un acuerdo ulterior. Hoy, la Empresa no puede ir más allá, y aunque lo lamenta, mantiene y mantendrá el último proyecto formulado.

No podemos aceptar que se considere incluída en el nuevo contrato la provisión del material de explotación, cuando en el llamado a licitación fué excluída, y en el contrato anterior no se la mencionó para nada. Si lo aceptáramos, del mismo modo que, ahora, se pretende agregarla, mañana, celebrando el nuevo contrato, se pretendería darle mayor amplitud haciéndolo extensivo a obras y materiales extraños a sus cláusulas.

No podemos admitir que se ponga la dirección técnica y administrativa de la obra a cargo de la Empresa, porque si bien hemos admitido, contra lo que se hace siempre, como V. E. por la experiencia personal de los negocios lo sabe, que los socios que ejerzan funciones dirigentes no tengan sueldo, no estamos dispuestos a cargar con ese gasto, — imputable lógica y naturalmente a gastos generales, — si mañana elementos ajenos a la Empresa asumieran esa dirección.

Sustituímos en todas las cláusulas el término *gastos generales necesarios, por gastos generales reconocidamente justificados,* por ser un término más claro, estando, además, incluído por V. E. mismo en el documento inicial de esta negociación, fechado en 22 de Enero del corriente año.

Reemplazamos los llamados a licitación por el pedido directo de precios, a diversas casas de la plaza y del exterior, porque nos evitamos, así, pérdidas de tiempo que dificultarían considerablemente la obra, estando siempre, por lo demás, la Administración Pública, habilitada para vigilar eficazmente la forma en que la Empresa cumple esa parte del contrato, lo que aleja todo peligro de precios ficticios.

Persistimos en lo relativo a la forma de pago mensual, porque no importa sino una aclaración necesaria de lo pactado; y en cuanto a la forma de pago de las cuotas complementarias, insistimos también, por considerar que la división de la ganancia líquida total en tres cuotas, pagaderas en tres plazos correspondientes cada una a la tercera parte del tiempo fijado para la conclusión de la obra, es más sencilla, evitando dudas y dificultades. Sin embargo, si en lo relativo a nuestra fórmula, lo que el señor Ministro teme, fuera que pudiéramos cobrar una cantidad muy elevada no habiendo realizado sino parte mínima de la obra, no tendríamos inconveniente en aceptar un agregado que previera una rebaja prudencial de las dos primeras cuotas en proporción con el trabajo realizado.

Mantenemos la reducción de diez a cinco días, en el plazo para que la Administración Pública conteste los pedidos de la Empresa, porque es indispensable, para que los trabajos puedan ser efectuados sin interrupción, que los trámites sean rápidos, y no se podrá considerar excesiva la pretensión de una Empresa que, imponiéndose la obligación de contestar toda orden, observación o instrucción dentro de 48 horas, reclama respuesta para sus pedidos dentro de cinco días. Este mismo plazo deberá regir para los pedidos de materiales y herramientas que formule la Empresa.

Rechazamos, nuevamente, la obligación de atender los gastos de conservación y mantenimiento de la línea durante un año, cuando ellos no se produzcan por vicio o defecto de construcción, porque se trata de asentamientos naturales e inevitables que, a veces, imponen desembolsos considerables, difícilmente compensables con el concurso pecuniario que ofrece la Administración.

Reclamamos, de nuevo, que no se imponga a los árbitros la calidad de ingenieros, por dos razones: porque cada parte debe tener plena libertad de designar árbitro a quien mayor confianza le inspire, y porque muchas de las cuestiones que pueden surgir, son de carácter jurídico - legal, ajenas, por lo tanto, a la competencia técnica de los ingenieros.

Insistimos, del mismo modo, en reclamar que el derecho de nombrar el personal obrero, reconocido a la Empresa en el proyecto de

V. E., se haga extensivo a todo el personal, sea cual sea su naturaleza, ya que nadie puede asumir la responsabilidad de una obra como aquélla de que se trata, sin tener amplísimas facultades para la selección de sus dependientes.

Sostenemos, igualmente, las demás observaciones formuladas en el Memorandum entregado al señor Consejero Cosio, así como todas y cada una de las cláusulas del proyecto de Contrato a que aquél se refería.

Por último, hemos de reclamar una vez más, que antes de celebrarse el nuevo contrato, se resuelvan las cuestiones pendientes, entre las cuales figuran en primer término, las discrepancias sobre las sumas retenidas, indebidamente según nuestro criterio, cuestiones respecto de las cuales no hemos podido conseguir, a pesar de reiteradas instancias, contestación ni resolución por parte de V. E.

En fin, señor Ministro, después de hacer, en obsequio al interés público, y movidos por nuestro deseo de realizar la patriótica obra del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, los mayores sacrificios que ninguna Empresa, plenamente garantida por un contrato solemne, haya realizado jamás, hacemos cuestión de cláusulas perfectamente razonables, que V. E. no se ha tomado siquiera la molestia de refutar, y que no abandonaremos por ningún concepto, desde que para ello valdría más prescindir de toda convención y entregarnos en absoluto a la voluntad discrecional de la Administración Pública.

No podemos llegar hasta tal punto, por manera que si se persiste en desechar nuestras justísimas solicitudes, bien tímidas, ciertamente, comparadas con lo que hemos concedido, nos atendremos al contrato vigente, que hemos cumplido por nuestra parte invariablemente, a pesar de que su constante infracción por la Administración Pública nos hubiera facultado para imitarla.

Y ese contrato, permítame V. E. que se lo recordemos una vez más, no es la obra de la improvisación ni de la sorpresa, puesto que después de ser estudiado e informado por las Oficinas Técnicas, recibió aprobación tres veces consecutivas, por el Consejo Nacional, en el que figuraban seis abogados: los doctores Martín C. Martínez, Alfredo Vázquez Acevedo, Ricardo Areco, Feliciano Viera, Carlos Berro, Domingo Arena; un técnico de la competencia que todos reconocen en el ingeniero Santiago Rivas; un hombre tan ilustre como el señor Pedro Cosio, y aquel espíritu genial que se llamó Francisco Soca. Su validez fué reconocida en cien documentos oficiales, hasta por V. E. mismo y por las Oficinas de su dependencia, y él nos ha de amparar plenamente ante los tribunales si, por desgracia, se persistiera en desatender las pretensiones modestas y perfectamente fundadas que formulamos a cambio de innumerables sacrificios.

Reservándonos, desde ahora, todos los derechos y facultades que la Constitución, las leyes y nuestro contrato nos otorgan, así como el de exponer ante la opinión pública, en forma detallada, todo el proceso escrito y verbal de esta negociación, para que aquélla juzgue de qué parte han estado la moderación, la transigencia y el deseo sincero del acuerdo, reclamamos de V. E. se sirva elevar la presente nota a conocimiento del Honorable Consejo Nacional, cuya ilustrada resolución esperamos. Saludamos atentamente a V. E. — (Firmado): E. BERLAN & CÍA''.

En 21 de Febrero el Ministerio dirigía a la Empresa el siguiente memorandum:

''Ministerio de Obras Públicas. — Contestación definitiva del Ministerio de Obras Públicas al escrito de la Empresa E. Berlan y Cía., de fecha 20 del corriente.

1.° — Como ya le manifestó el Consejero Cosio, se tomó en cuenta en el proyecto de contrato el material de explotación nada más que porque la ley así lo establece pero el Ministerio cree que no habrá inconveniente en eliminar dicho material.

2.° — Se considera, en vez, que la cláusula 3.ª del proyecto de contrato del Ministerio no puede ser modificada en ningún sentido porque se estima inconcebible que una Empresa Contratista que tenga que construir un ferrocarril, pueda dejar de tener directamente a su cargo la dirección técnica y administrativa de las obras.

3.° — Se acepta de sustituir en el proyecto de contrato las palabras ''gastos generales necesarios'' por ''gastos generales reconocidamente justificados''.

4.° — El Ministerio ya admitió en su proyecto de contrato que los suministros de materiales que no revistieran mayor importancia se podrían realizar previo pedidos de precios

a tres casas de la plaza o del extranjero. — En el caso, sin embargo, de los durmientes, los rieles y otros materiales de importancia se deberá llamar a licitación en la forma establecida por dicho proyecto y eso no puede acusar ninguna pérdida de tiempo a la Empresa si se hacen las cosas con la debida pievisión.

5.° — Dice la Empresa "Persistimos en la forma de pago mensual". El Ministerio ya estaba de acuerdo que el pago del certificado de cada mes se hiciera dentro del mes subsiguiente lo que parece llenar el deseo de la Empresa y como, por otra parte, se establecía en el contrato primitivo.—Sin embargo la Empresa pedía anteriormente que el pago se hiciera dentro de los quince días siguientes a la expedición del Certificado, pero en la práctica, se cree que eso no será materialmente posible. — Como gran mínimum se podría aceptar veinte días en vez de quince.

6.° — Por lo que se vé la Empresa está ahora dispuesta a aceptar la fórmula del Ministerio, aunque de una manera indirecta, sobre la forma de pago de la utilidad garantizada de $ 275.000.00. — De manera que este punto quedaría zanjeado.

7.° — El plazo de cinco días para contestar los pedidos de la Empresa es evidentemente demasiado corto, porque no se trata, como en el caso de las 48 horas de la Empresa, de acusar simplemente recibo a una comunicación, se trata aquí, en vez, de dar órdenes de servicio e instrucciones que requieren tiempo. Se podría admitir ocho días.

8.° — El Ministerio acepta de tomar directamente a su cargo los gastos de conservación y mantenimiento de la línea durante el año que media entre la recepción provisoria y la definitiva siempre que esos gastos no sean debidos a vicios o defectos de construcción de la misma línea.

9.° — Se hace lugar al pedido de la Empresa de que no sean necesariamente Ingenieros los árbitros.

10. — Se admite también que el personal no obrero puede ser nombrado por la Empresa, pero es natural y razonable que ese personal deberá ser grato a la Administración.

11. — Sobre el arreglo de las cuestiones pendientes no hay más remedio que admitir el arbitraje, como ya estaba establecido en el contrato primitivo, pues de otra manera no se vé como se podría solucionar esas cuestiones en caso de no llegarse directamente a un avenimiento entre la Administración y la Empresa. —Abordar desde ya la discusión de esos puntos no haría más que dilatar por mayor tiempo todavía y sin resultado práctico alguno la solución de este asunto, cosa que la Administración no puede aceptar. — Montevideo, Febrero 21 de 1923. — Por el Ministro (Firmado): P. C. RODRIGUEZ, Sub-secretario".

Ultima respuesta de la Empresa

La Empresa contestó el 26 de Febrero en los siguientes términos:

"Montevideo, Febrero 26 de 1923. — Excmo. Señor Ministro de Obras Públicas Ingeniero Santiago A. Calcagno. — Señor Ministro:

Pasamos a contestar el Memorandum de V. E., relativo a nuestro escrito de fecha 20 del corriente.

Aceptando el señor Ministro las sujestiones de la Empresa, por los números 1, 3, 6, 8, y 9, del memorandum, nada queda por decir al respecto.

Acepta la Empresa, por su parte las fórmulas conciliatorias enunciadas en los números 5 y 7, debiendo la cláusula referente a los pagos mensuales, redactarse en esta forma:

Artículo 4.° — El importe de los trabajos ejecutados en cada mes, será abonado por el Estado a la Empresa, en moneda nacional oro, dentro de los primeros veinte días del mes subsiguiente, de acuerdo con las sumas consignadas en el correspondiente certificado, que expedirá mensualmente el delegado del Ministerio de Obras Públicas, el que comprenderá, con arreglo a los artículos que preceden, lo invertido en dicho mes por la Empresa en mano de obra y gastos generales, con más la comisión de 10 %, y lo igualmente invertido en la misma, en materiales y herramientas acopiados al pie de obra, y recibidos por dicho delegado, con más la respectiva comisión de 3 %.

NUMERO 2

V. E. involucra, en ese número del memorandum, dos cuestiones diferentes y perfectamente separables.

La Empresa no rechaza la responsabilidad de la dirección técnica y administrativa de la obra. Por el contrario, la ha reclamado en todo tiempo, con la libertad de acción que para

asumirla es indispensable; pero sostiene, en cambio, que los sueldos inherentes a esa dirección técnica y administrativa deben ser incluídos en los gastos generales y pagados por el Estado.

En toda Empresa, esos sueldos forman parte de los gastos generales, y no hay, de consiguiente, razón alguna para que, en este caso, se consideren extraños a ellos y no imputables a las erogaciones que debe pagar a la Empresa la otra parte contratante.

V. E. mismo lo entendió así, cuando solo eliminaba de los gastos generales, los sueldos de dirección que debieran ser percibidos por socios de la Empresa. Hemos aceptado esa exigencia, no obstante su falta de fundamento, pero insistimos en que si dichos sueldos debieran, más adelante, ser percibidos por personas extrañas a la sociedad, se paguen por la Administración, como gastos generales.

Por lo demás, a fin de evitar dificultades ulteriores, proponemos, desde luego, que los dos sueldos referidos no excedan, en conjunto, de diez mil pesos anuales, cargando la Empresa con el excedente que, necesariamente, habrá que pagar.

NUMERO 4

Aceptamos que sólo se prescinda de la licitación, pidiendo directamente precios a casas de la plaza y del exterior, cuando no se trate de compras de gran importancia; pero, siempre con el fin de evitar cuestiones de futuro, proponemos que se establezca, concretamente, la obligación de la licitación para las compras de *durmientes, rieles y puentes,* que son las de verdadera importancia, previstas en esta clase de obras.

NUMERO 10

Admite V. E., como no podía dejar de hacerlo, que el personal no obrero sea designado por la Empresa, pero agrega que ese personal deberá ser grato a la Administración.

Esta condición así expresada, es demasiado lata, para que podamos admitirla, puesto que con ejercitarla muy ampliamente, la facultad de nombramiento, quedaría, en realidad, completamente anulada.

Creemos, por lo demás, que la Administración Pública está perfectamente garantida, a ese respecto, con el artículo 28 del Pliego de Condiciones Generales para la Construcción de Obras Públicas, que dice así: ''Por falta de respeto u obediencia al personal encargado de la dirección y vigilancia de los trabajos, por ineptitud o cualquier otra falta que perturbe o comprometa la marcha de los trabajos, el contratista tendrá obligación de despedir a sus dependientes y operarios, cuando el director de la obra lo exija, sin perjuicio de acudir en queja al superior inmediato''.

Por lo demás, fácilmente se comprende que la Empresa no puede tener interés en sostener empleados cuya intervención dificulte sus buenas relaciones con la Administración Pública.

NUMERO 11

Insistimos en reclamar que se decidan previamente las divergencias pendientes sobre retención de sumas adeudadas a la Empresa.

Si esta pretensión resulta molesta para V. E. recordamos, para cohonestar nuestra insistencia, que no somos culpables de que aquellas no estén ya zanjadas, pues desde que se hizo la primera retención, hemos reclamado, repetidas veces, que se resolviera definitivamente el punto, sin obtener siquiera respuesta.

Cabría, sin embargo, una solución que puede conciliar los deseos de V. E. y los nuestros.

Aceptada la forma de pago del total de la ganancia mínima asegurada a la Empresa, en tres cuotas; reconocido que en esa ganancia mínima están comprendidas las sumas ya percibidas o a percibir por trabajos realizados, y alejado todo peligro para la Administración, con el derecho que se le reconoce para rebajar prudencialmente las dos primeras cuotas, si hubiera desproporción entre su monto y el trabajo ejecutado, no creemos que haya inconveniente en que se abonen a la Empresa las sumas retenidas, imputándose a la primera cuota, y procediendo, mientras llega el momento de liquidar esta, a dejar solucionadas las dificultades pendientes.

Para concluir, y entendiendo que las cláusulas del contrato que propuso la Empresa con fecha 7 del actual, y respecto de las cuales nada observa el memorandum que contestamos, quedan aceptadas, nos permitimos recordar a V. E. que el conducto de que se ha servido para hacer llegar a nuestras manos el memorandum que contestamos, no es regular, desde que la Empresa tiene sus representantes legalmente cons-

tituídos ante la Administración Pública y su sede social conocida por aquélla. Saludamos a V. E. atentamente. — (Firmado): E. BERLAN & CÍA.''.

Había pues, acuerdo, sobre las cláusulas 1, 3, 6, 8, y 9 del Ministerio.

También se aceptaban las fórmulas conciliatorias formuladas en las cláusulas 5 y 7.

Sobre la 4.ª solo quedaba una diferencia de detalle.

En el número 10 no se aceptaba la condición de que el personal tuviese que ser grato a la Administración Pública, pero esto no podía ser motivo de ruptura cuando aquella aceptó la eliminación de tal condición en el nuevo contrato.

Solo subsistía la disidencia sobre las cláusulas números 2 y 11.

La primera se refería no a la dirección técnica y administrativa de la obra, pues ésta siempre la aceptó la Empresa, sino a quien debía soportar los gastos que la dirección originara.

En un principio, el Ministro Calcagno sostuvo que mientras esa dirección estuviese a cargo de dos socios de la Empresa Berlan y Cía., éstos no debían percibir sueldo, pretensión completamente infundada, pero que la Empresa aceptó. Sin embargo, el Ministro pasó después a sostener que aunque la dirección técnica de la obra pasase a otras personas desvinculadas de la Empresa, la Administración Pública no tendría que soportar ese gasto, excepción antojadiza a la norma general del contrato primitivo, adoptada luego en el nuevo, según la cual todos los gastos debidamente justificados debía pagarlos el Estado.

La Empresa Berlan y Cía., en su nota de 26 de Febrero llegaba a aceptar que el Estado solo pagase por ese concepto la suma de $ 10.000.00.

Dígase, si, planteada la cuestión en esos términos podía justificar una ruptura.

La otra disidencia relativa a la cláusula 11 era bien razonable. Desde Febrero de 1922 había cuestiones pendientes sobre cantidades retenidas en los pagos, que con un poco de buena voluntad podían ser resueltas y la Empresa solicitaba que se resolvieran antes de entrar en vigor el nuevo contrato, previendo que de otro modo, esos pagos se aplazarían indefinidamente. No era pretensión abusiva ni mucho menos, como no era infundado el temor de un largo aplazamiento, como lo demuestra el hecho de que las cuestiones iniciadas en Febrero de 1922, solo quedaron liquidadas y abonadas las sumas que se adeudaban a la Empresa, a fines de 1926!

De cualquier modo a nadie se le puede ocurrir que en tal divergencia podía existir motivos para una ruptura, cuando se había logrado el acuerdo sobre tantas otras cuestiones más difíciles de allanar en forma conciliatoria.

Otra cosa pensó el Ministro Calcagno, que obtuvo en esto también el concurso del Consejo Nacional, para dictar el decreto de rescisión del contrato, que pasamos a comentar, punto por punto, como se merece.

Primer Considerando

''Y *Considerando*: 1.° Que el 4 de Octubre de 1920 los señores Berlan y Cía., presentaron una propuesta por la cual declaraban textualmente; aceptar los términos de la ley con arreglo a la cual se licitaba el ramal ferroviario San Carlos - Rocha, comprometiéndose a ejecutar dichos trabajos, de acuerdo con los planos y pliegos de condiciones especiales por un ''precio total'' de dos millones ciento setenta y cinco mil pesos ($ 2.175.000.00. — Me comprometo decía la Empresa ''a dar el total de los trabajos completamente terminados'' en el plazo de treinta meses después de aceptada la propuesta.

Que esa propuesta fué aceptada por el Gobierno el 21 de Diciembre de 1920, quedando de este modo perfeccionado el contrato de construcción de la referencia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1262 apartes 1.° 2.° y su relativo 1264 del Código Civil.

Que a pesar de haberse "comprometido" — la Empresa Berlan y Cía., — "a ejecutar dichos trabajos por un precio global de dos millones ciento setenta y cinco mil pesos" — lo cual fué aceptado por la Administración — la expresada Empresa manifestó después categóricamente que no estaba obligada a ejecutar los trabajos por el precio global mencionado por ella misma en su propuesta, aduciendo para sostener su afirmación, consideraciones más o menos especiosas y desprovistas de fundamento legal, lo que implica incumplimiento de sus compromisos y hacían procedente la rescisión del contrato con arreglo a lo preceptuado en el artículo 1431 del Código mencionado".

Hemos visto ya que la pretensión de obligar a la Empresa Berlan y Cía. a ejecutar las obras por un precio global era uno de esos absurdos monumentales que solamente por aberración inverosímil en cerebros sanos, se puede sostener. El hecho era, lógica, técnica y legalmente, imposible por las razones siguientes:

1.°— Porque en el Pliego de Condiciones Especiales para la licitación de la obra y en el contrato, se determinaba expresamente que se fijaba el precio global a los efectos de calcular la garantía exigida.

2.°— Porque resulta inconcebible que, cuando se pide precio global por una obra, el Estado se reserve el derecho de introducir en ella todas las variantes que se le antoje, alterando por lo tanto, a su antojo, el costo de la misma.

3.°— Porque faltaban, en los precios unitarios requeridos partes esenciales de la obra, tan importantes como los durmientes.

4.°— Porque en el Pliego de Condiciones se decía expresamente que la Administración para pronunciarse entre las propuestas, tomaría en cuenta, no la suma fijada en ella como precio global sino el costo total de las obras deducido este de la aplicación de los precios unitarios comprendidos en ellas, al cubaje y cantidades de obras y materiales que se licitaban.

No hay, pues, en todo ese considerando, nada que no implique una falsedad o una incongruencia.

Segundo Considerando

"2.° — Que no obstante su actitud, el P. E. con el propósito de llevar rápidamente adelante esa importante obra pública, no hizo mayor cuestión en aceptar los "precios unitarios de costo" para la ejecución de los trabajos, según lo deseaba la Empresa, pero en el concepto, como es lógico y legal, de que dichos precios fueran "realmente" de costo y no ficticios, cosa que injustificadamente pretendía y pretende la Empresa, pues esta aspira a percibir del Estado por esos trabajos sumas mucho mayores que las que pagan a los sub-contratistas de que se valen para realizarlos, lo que constituye una flagrante violación de la ley que autorizó la obra y el contrato.

De la ley, porque ésta dijo ya que la obra debía efectuarse por el "precio de costo" y es sabido que el precio de costo para la ejecución de una obra cualquiera, es la suma que efectivamente se desembolsa para esa ejecución y que el precio de costo de los materiales de construcción, como de cualquier otro artículo, es lo que ellos cuestan puestos al pie de la obra, — el valor de adquisición con el recargo que tengan por concepto de derechos de aduana, impuestos, anexos, etc.

Esa misma ley, que es la de 30 de Enero de 1919, le impuso a la Administración la obligación de contralorear los precios, y el P. E. en cumplimiento de sus cometidos efectuó el contralor, llegando a la conclusión de que los

susodichos precios de costo no eran realmente tales, con lo que se pretendía perjudicar al Tesoro en forma considerable.

Y esa actitud de la Empresa es contraria al Contrato porque la propuesta constituye parte integrante de este, y en ella precisamente, se dice que la Empresa se compromete a aceptar todos los términos de la ley de 1919.

La ley que autorizó la obra no acuerda a los contratistas más ganancias que un 10 % sobre el valor de la mano de obra y un 3 % sobre el de los materiales, y como también lo estableció la ley de 20 de Febrero de 1919, y de mejor manera la diferencia de los precios a que se refiere la Empresa.

Todo lo precedente es inexacto de la cruz a la fecha.

Falso es que la ley determinase que los precios de costo serían contraloreados al ejecutarse la obra, puesto que decía, terminantemente, que ''las licitaciones tendrían por base los precios de costo debidamente contraloreados'', por manera que en la licitación era que debían ser contraloreados los precios por la Administración Pública, como efectivamente lo hizo, según hemos visto, comparando los precios ofrecidos por los distintos proponentes con los obtenidos en obras análogas.

Falso es, también, que la Administración Pública admitiera los precios unitarios en el concepto de que eran verdaderos precios de costo y que después se dió cuenta de que no lo eran. Protesta contra tal afirmación, en forma de confundir en absoluto al Ministro que la formuló, el hecho de que el Consejo Nacional cuando, respecto del material metálico para puentes y rieles, la Empresa pidió que se tuvieran en cuenta las fluctuaciones de los precios, se pronunció negativamente obligando a la Empresa a mantener los precios unitarios presentados en su propuesta. (Pág. 11).

No hay, pues, un concepto en ese considerando que no choque con la verdad legal y con la realidad de los hechos.

Tercer Considerando

3.° — ''Que aun cuando la ley expresamente estableció el 10 % sobre la ejecución de obras, la Empresa ha pretendido cobrar ese porcentaje sobre ''Obra Hecha'' para aumentar así su ganancia en forma que la Administración no puede hacer efectiva por imposibilidad jurídica como lo es todo lo que no se ajuste al mandato legislativo''.

Hemos visto ya que el argumento es una simple argucia falta de toda consistencia.

Desde que la Administración Pública aceptó los precios unitarios de la obra hecha contraloreándolos debidamente como mandaba la ley, toda pretensión posterior contra tal acto, era insostenible.

Cuarto Considerando

4.°—''Que de acuerdo con la propuesta de los señores E. Berlan y Cía., en los precios unitarios de costo fijados por ellos, debían estar lógicamente comprendidos los gastos generales, dichos señores pretendieron luego percibir por separado el importe de esos gastos generales, con más el 10 % de comisión para ellos todo lo cual entraña otra falta de cumplimiento al contrato por parte de los señores E. Berlan y Cía''.

Hemos probado, y basta para ello leer el Pliego de Condiciones, que no fué la Empresa Berlan y Cía. sino que fué la Administración Pública la que, en el Pliego de Condiciones, acto unilateral suyo, en el cual ninguna participación tuvo aquella, estableció que el Estado pagaría los gastos generales, como no podía dejar de ocurrir y como ocurre en toda obra.

Fué ateniéndose a esa disposición del Pliego, que la Empresa, al fijar los pre-

cios en su propuesta, lo hizo sin cargar esos gastos generales en la obra hecha, si bien forman parte del costo de la misma. Sin embargo, el Ingeniero Calcagno incluía ese acto administrativo entre las culpas de la Empresa que daban fundamento a la rescisión del contrato.

Quinto Considerando

5.° — "Que la referida ley estableció que el trazado del "Ferrocarril San Carlos - Rocha", debía responder en general a los estudios ya hechos, que lo eran los del señor Ingeniero Storm — que posteriormente la Empresa E. Berlan y Cía., a la que se le cometió el estudio definitivo del trazado lo hizo violando dichas disposiciones y presentando en cambio al Consejo Nacional de Administración esos estudios en planos que no ajustaban a lo hecho en el terreno y daban la impresión de que el trazado era conforme a la ley, lo que explica que el Consejo inducido en error, les prestara su aprobación, — todo lo que constituye una nueva causa de incumplimiento del contrato por parte de la Empresa constructora".

Aquí culmina la rectitud de procederes del Ministro que puso su sello a la resolución.

La diferencia del trazado, simple error de copia, que no se había cometido ni en la memoria detallada del trazado ni en el terreno, fué invocada por el Ministro en una Conferencia con el Dr. Juan Andrés Ramírez, abogado de la Empresa Berlan y Cía.; y como este letrado le observara que tal error no tenía importancia desde que las oficinas técnicas y el Consejo Nacional habían aprobado el trazado verdadero y desde que este era el replanteado en el terreno, el Ministro Calcagno lo interrumpió diciendo:

—Bueno, bueno, dejemos ese asunto. Reconozco que es un argumento de mala fé.

Pues bien, ese argumento de mala fé fué ofrecido por el Ministro como argumento leal y serio al Consejo Nacional, que cayó en el lazo, y le dió el prestigio de su autoridad, y el Ministro no vaciló en estampar su firma debajo del documento en que se formulaba, como causa de rescisión del contrato, un argumento que el sabía, pues el calificativo le pertenece, que era un argumento de mala fé!

Sexto Considerando

6.° — Que los trabajos realizados por la Empresa lo fueron de acuerdo con ese trazado violatorio de la ley".

Nueva y rotunda falsedad.

El trazado estaba replanteado en el terreno con arreglo al verdadero trazado, no al equivocado del plano que, por lo demás, fué corregido; y de ningún modo hubiera podido ocurrir lo contrario cuando en la memoria descriptiva de la Empresa Berlan y Cía. y en los informes de los técnicos de la Administración Pública se precisaban concretamente los puntos que cruzaba la línea.

Séptimo Considerando

7.° — "Que el P. E., antes de llegar a esta resolución definitiva, y dado el interés en la pronta realización de esta obra ferroviaria, garantió a la Empresa una ganancia no menor de $ 275.000.00, sin riesgo ninguno para la Empresa, sin embargo de lo cual no ha sido posible llegar a un avenimiento a consecuencia de las nuevas exigencias inadmisibles de la Empresa entre las que debe citarse su negativa a hacerse cargo de la dirección técnica y administrativa de la obra — lo que no ha podido aceptarse por ser inconcebible ante la existencia del contrato y por ser contrario a las buenas normas que presiden al funcionamiento de la Administración Pública, como tampoco pudo aceptarse que no se sometiera a arbitraje las cuestiones pendientes entre la Administración Pública y la Empresa Constructora, única manera posible de dar solución

equitativa a tales cuestiones en los casos de falta de avenimiento directo entre las partes''.

Son nuevas falsedades.

Falso es que la Empresa Berlan y Cía. rechazara la dirección técnica y administrativa de la obra, pues, por el contrario la reclamaba; lo que no consideraba justo es que los sueldos del personal de dirección quedaran a su costa, desde que son gastos generales de la obra, y desde que, como tales, con arreglo al Pliego de Condiciones y del contrato, debían ser pagados por el Estado.

No obstante, bueno es recordar que a ese mismo respecto la Empresa había aceptado:

1.°— Que mientras los señores Emilio Berlan y Alberto A. Hansen, socios de la Empresa, tuvieran la dirección, no percibirían sueldo.

2.°— Que, si por cualquier causa, tuvieran que abandonarla, sus reemplazantes no percibirían como sueldo a cargo del Estado más de $ 10.000.00 anuales.

Nueva falsedad la referente al arbitraje, pues lo que la Empresa se resistía a someter a ese tribunal no eran las cuestiones pendientes, para las cuales precisamente lo había solicitado, sino las condiciones del nuevo contrato, absurdo que no podía caber en cerebro bien organizado.

Nuestra Réplica

Del mismo modo que sorprendió al Consejo Nacional el Ministro Calcagno sorprendió a la Cámara con aseveraciones absolutamente inexactas, lo que obligó a la Empresa, para refutar el decreto y el discurso, a dirigir al Consejo Nacional la siguiente:

EXPOSICION

Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, ingeniero Santiago A. Calcagno. — Señor Ministro: Por intermedio de V. E. elevamos al H. Consejo Nacional la siguente:

Reclamamos de la resolución dictada por el H. Consejo Nacional en decreto de 26 de Febrero último, apelando del Consejo deficiente y equivocadamente informado ''al Consejo bien informado''. Requerimos el cumplimiento de un contrato solemne, celebrado legalmente, bajo la garantía de tan alta autoridad, contrato y garantía que ahora se pretende rescindir con fundamentos entre los cuales figuran algunos que el mismo señor Ministro refrendatario ha calificado de arma de explotación y argumento de mala fé. — Pedimos al H. Consejo preste atención a la extensa exposición que formularemos, y es de su deber hacerlo, porque la Constitución nos acuerda ese derecho, y porque si alguna dureza pudiera ser atribuida a nuestras manifestaciones, ella surgirá únicamente de la elocuencia ruda de los hechos, nunca de irrespetuosidad para una Corporación que nos merece la consideración más elevada, de tal modo que, si en forma involuntaria pudiera rozarla cualquiera de nuestras frases, queda de antemano testada y retirada.

Vamos a estudiar metódicamente el decreto de resción en todas sus partes, impetrando, nuevamente la benevolencia del H. Consejo.

La cuestión del precio global

Después de largos meses en que la Empresa pudo creer que la cuestión referente a si la obra debía considerarse contratada por un precio global o por precios unitarios, estaba resuelta en el último sentido, lapidada la interpretación opuesta bajo el peso de los argumentos incontestables e incontestados que formulamos y de las autoridades jurídicas que patrocinan nuestra tésis, aquella interpretación resulta exhumada en el decreto de 26 de Febrero último, y, lo que es más inexplicable, presentada, no como una divergencia entre las partes contratantes sobre determinadas cláusulas del contrato, sino como falta de cumpli-

miento del contrato, de que la Empresa sería culpable!

Nunca se nos hubiera ocurrido que se pudiera darle tal carácter, pero, ya que así resulta del mencionado documento oficial, respetable y atendible por la elevada Corporación que lo autoriza, vamos a probar que la conducta de la Empresa se ciñe rigurosamente a lo pactado, considerando que lo pactado no emerge de un texto trunco de la convención celebrada, sino de todo el conjunto de ese mismo texto, armonizado y aclarado, como lo disponen los preceptos elementales que rigen la interpretación de los contratos, por las demás cláusulas del convenio.

He aquí el considerando del decreto que analizamos, pertinente a la cuestión:

''1.º Que el 4 de Octubre de 1920 los señores Berlan y Cía., presentaron una propuesta por la cual declararon textualmente: aceptar los términos de la ley con arreglo a la cual se licita el ramal ferroviario San Carlos - Rocha, comprometiéndose a ejecutar dichos trabajos, de acuerdo con los planos y pliegos de condiciones especiales por un ''precio total'' de dos millones ciento setenta y cinco mil pesos ($ 2.175.000). Me comprometo — decía la Empresa — ''a dar el total de los trabajos completamente terminados en el plazo de treinta meses después de aceptada la propuesta''. Que esa propuesta fué aceptada por el Gobierno el 21 de Diciembre de 1920, quedando de este modo perfeccionado el contrato de construcción de la referencia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1262 apartes 1 y 2 y su relativo 1264 del Código Civil.

''Que a pesar de haberse comprometido'' la Empresa Berlan y Cía., ''a ejecutar dichos trabajos por un precio global de dos millones ciento setenta y cinco mil pesos'' — lo cual fué aceptado por la Administración — la expresada Empresa manifestó después categóricamente que no estaba obligada a ejecutar los trabajos por el precio global mencionado por ella misma en su propuesta, aduciendo para sostener su afirmación, consideraciones más o menos especiosas y desprovistas de fundamento legal, lo que implica incumplimiento de su compromiso y hacían procedente la rescisión del contrato con arreglo a lo preceptuado en el artículo 1431 del Código mencionado''.

Hemos dicho que en esa parte del decreto se ha truncado la cláusula del contrato directamente aplicable al punto en cuestión, y lo demostramos de inmediato, llamando al respecto la atención del H. Consejo.

Dice el considerando que analizamos, que la Empresa ''se comprometió a realizar esos trabajos por el precio de dos millones ciento setenta y cinco mil pesos''. Si esto es cierto, lo es también que se omite, debemos creer que con la mejor de las intenciones, pero mutilando el verdadero texto, que se agregaba: *''y por los siguientes precios unitarios''*. Se calla, pues, la parte más interesante, y sino la más interesante, cuando menos una parte de importancia bastante para no merecer tan inexcusable pretención.

Sin embargo, esa última frase no ha sido invención capciosa de la Empresa para tender al Estado el lazo de una cláusula suceptible, cuando menos, de distintas interpretaciones; la impuso el formulario que la Administración Pública redactó para la licitación, haciendo saber a los licitadores en el Art. 9.º del pliego de condiciones, lo siguiente''. El licitador se limitará en su propuesta a llenar los claros del formulario que redactará el Ministerio de Obras Públicas. No se tomará en cuenta la propuesta que se aparte de dicho formulario aún cuando diera mayores ventajas que las solicitadas modificando las cláusulas establecidas por la Administración''.

Y el formulario del Ministerio de Obras Públicas, decía:

''Comprometiéndose a ejecutar dicho trabajo de acuerdo con los planos y pliegos de condiciones especiales que han sido aprobados por decreto de fecha.... por un precio total de... y los siguientes precios unitarios''.

La Empresa tuvo que llenar y llenó los dos claros, como la voluntad categórica del Ministerio lo exigía, comprometiéndose a ejecutar la obra por 2.175.000 (dos millones ciento setenta y cinco mil pesos) y los precios unitarios que se expresaron en la propuesta y se incluyeron en el contrato, recibiendo la aprobación del Consejo Nacional, debidamente asesorado por sus oficinas técnicas.

Pero en el decreto, no solamente se ha truncado la referida cláusula del contrato, sino que se hace, igualmente, caso omiso de otras cláusulas fundamentales del mismo y del pliego de condiciones especiales que aclaran el verdadero tenor de la que se discute, de modo que no ad-

mite la menor salvedad ni discrepancia respecto de la tesis que la Empresa sostiene.

Así, en el Art. 2.º del pliego de condiciones, obra de la Administración Pública y no de la Empresa, se dice textualmente:

''Art. 2.º La licitación se hará tomando como base de comparación los precios unitarios a los efectos del estudio de las propuestas, debiendo los licitadores señalar todos los precios que se especifican en el art. 4.º. La Administración apreciando dichos precios unitarios y el costo total de las obras, *deducido éste de la aplicación de los mismos al cubaje y cantidades de obras y materiales que se licitan, resolverá sobre la aceptación de la más conveniente a sus intereses*''.

Está clara y terminantemente determinado por este artículo, que para adjudicar la licitación se tendrán en cuenta los precios unitarios de los diversos proponentes y el costo total de los trabajos, obtenido multiplicando los referidos precios por el total de la obra, lo que implica deshechar en absoluto el precio global. A mayor abundamiento, confirma lo determinado en dicho artículo 2.º que por lo demás no requiere confirmación de ninguna clase, el Art. 3.º así cocebido:

''Art. 3.º Deberá el licitador indicar el precio total porque se ejecuta la obra, a los efectos de la garantía de que habla el Art. 17''.

Este artículo se halla incluído en el contrato, sin más modificación, que no lo es en cuanto al sentido del mismo, que la de haber escrito ''al solo efecto de la garantía'' en vez de ''a los efectos de la garantía''; pero, como la Empresa lo ha evidenciado en artículos anteriores, con el apoyo de autoridades indiscutibles, entre las que figura el señor Fiscal de Gobierno, doctor Varela, existe igualdad perfecta de sentido entre una y otra cláusula, de tal manera que no vacilamos en renunciar la del contrato y atenernos a la del pliego de condiciones, en la seguridad de que ni juez ni árbitro alguno podrían decidir el punto contra nosotros.

Por último, si frente a textos tan decisivos como los que nos vemos obligados a recordar en vista de su persistente omisión por el decreto de 26 de Febrero último, pudiera caber alguna duda, recordaríamos el artículo 22 del pliego de condiciones, reproducido en la cláusula 2.ª del contrato, que dice así:

''Art. 22.— La Administración Pública puede imponer, durante la ejecución de los trabajos, las modificaciones o variantes al trazado, que juzgare conveniente''.

No es lógica, ni técnica, ni jurídicamente concebible que una Empresa pueda proponer precio global para la ejecución de una obra, otorgando al mismo tiempo, a la otra parte, la facultad libérrima para modificarla. Precio global y obra variable según la voluntad del que otorga la concesión, son términos radical y absolutamente inconciliables. La Empresa no podía comprometerse a efectuar la obra del Ferrocarril de San Carlos a Rocha por dos millones ciento setenta y cinco mil pesos ($ 2.175.000.00), y conceder a la Administración Pública el derecho de modificar a su antojo el plan de la obra, pues tal derecho podría ejercitarlo en forma de absorber toda la ganancia que pudiera haberse reservado la Empresa en ese precio global, y aún, de causarle ingentes pérdidas. Christofle, en su *Traité Théchnique et Practique de Travaux Publics*, señala como característica del contrato por precio global o a forfait, *la invariabilidad del precio y la inmutabilidad de la naturaleza y dimensiones de las obras, que son fijadas invariablemente al celebrarse la convención;* Hauriou, en su *Traité de Droit Public et Administratif*, lo confirma, expresando que en esa forma de contrato la Administración *fija de una manera definitiva la obra a ejecutar;* y el doctor Luis V. Varela, en su curso destinado a los estudiantes de la antigua facultad de Matemáticas, afirma que *el contrato por precio fijo se caracteriza por la invariabilidad, tanto en el precio como en las condiciones de la obra, agregando que la Administración no puede hacer modificación alguna en ella, sino que debe sujetarse en un todo al plan acordado, que es, por consiguiente, obligatorio para ella.*

En el mismo sentido se han pronunciado, en consultas que la Empresa elevó al Ministerio de Obras Públicas, los doctores Pablo De María y Eduardo Brito del Pino.

Pero es que, en realidad, parece inverosímil que haya que argumentar y que invocar autoridades para fundar conclusiones que el más elemental buen sentido hace incontestables. Si hoy mismo, no se sabe todavía cuál será el trazado definitivo del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, si todavía se ignora dónde se fijará el pensamiento de la Administración Pública, oscilante aún entre el primitivo trazado Storm,

el que proyectó por resolución del Ministerio de Obras Públicas la Empresa Berlan & Cía., el del ingeniero Chiancone o el de la Comisión designada últimamente al efecto, ¿cómo sostener que la Empresa puede permanecer encadenada a un precio global que no variaría, fuesen cuales fuesen la importancia, la extensión y las dificultades inherentes a la obra?

Plantear la cuestión es resolverla en favor de la tesis que sostiene la Empresa.

Todas las razones de solidez inconmovible, reforzadas por las que formuló el Fiscal doctor Varela en discordia contra el dictamen de la Comisión que informó sobre este punto y por las que adujeron los doctores Pablo De María y Eduardo Brito del Pino en consultas que constituyen verdaderos monumentos de ciencia jurídica, son las que el tercer considerando del escrito califica de ''consideraciones más o menos especiosas y desprovistas de fundamento legal'', sin dignarse, siquiera, tomarlas en cuenta para refutarlas, en lo que el Secretario de Estado asesor del H. Consejo en el caso, y redactor del documento, es perfectamente solidario con la posición que adoptaba cuando decía, por todo argumento, a uno de los representantes de la Empresa, que le invocaba tan respetables autoridades científicas: ''Para mí es indiferente la opinión de dos, de tres, como de cincuenta abogados''.

Pero ese criterio no puede ser, no será, ciertamente, el que prevalezca en definitiva, pues si el H. Consejo estudia con más detención y con ánimo sereno el punto que analizamos, reconocerá que ha sido deficiente y equivocadamente informado, llegando por ello a conclusiones que, como lo hemos evidenciado una vez más, no resisten ni el más ligero examen que se realice con el propósito firme de hacer justicia y de cumplir estrictamente lo pactado.

Por lo demás, nunca la disparidad de concepto sobre la aplicación de una cláusula del Pliego de Condiciones o del contrato, puede ser invocada como falta de cumplimiento por parte de la Empresa, sino como divergencia que jamás facultaría a la otra parte para declarar rescindido el contrato, erigiendo, por tal modo, su voluntad en ley suprema y dejando así, librado a esa voluntad, contra disposición expresa del Código Civil, la suerte de una convención legalmente celebrada. Si así fuera, bastaría que la Administración Pública diese a una cláusula cualquiera del contrato interpretación distinta de la que realmente le corresponde para que, ante la fundada resistencia de la Empresa, se decretara la rescisión de aquél, lo que ni la ley, ni la razón, ni la equidad pueden autorizar por nigún concepto.

LOS PRECIOS DE COSTO

Otra falta de cumplimiento de la Empresa, que está señalada por el decreto de 26 de Febrero de 1923, es el hecho de no admitir, aquélla, que los precios unitarios formulados en la propuesta y aprobados por el contrato, sean substituidos por otros. He aquí la forma en que funda ese capítulo de cargos el decreto referido:

2. Que no obstante su actitud, el Poder Ejecutivo, con el propósito de llevar rápidamente adelante esa importante obra pública, no hizo mayor cuestión en aceptar los ''precios unitarios de costo'' para la ejecución de los trabajos, según lo deseaba la Empresa, pero en el concepto, como es lógico y legal, de que dichos precios fueran ''realmente'' de costo y no ficticios, cosa que injustificadamente pretendía y pretende la Empresa, pues ésta aspira a percibir del Estado por esos trabajos sumas mucho mayores que las que pagan a los subcontratistas de que se valen para realizarlos, lo que constituye una flagrante violación de la ley que autorizó la obra y del contrato.

''De la ley, porque ésta dijo que la obra debía efectuarse por el ''precio de costo'' y es sabido que el precio de costo para la ejecución de una obra cualquiera es la suma que efectivamente se desembolsa para esa ejecución, y que el precio de costo de los materiales de construcción, como de cualquier otro artículo, es lo que ellos cuestan puestos al pie de la obra, es decir, el valor de adquisición con el recargo que tengan por conceptos de derechos de aduana, impuestos anexos, fletes, etc.

''Esa misma ley, que es la de 30 de Enero de 1919, le impuso a la Administración la obligación de contralorear los precios, y el Poder Ejecutivo, en cumplimiento de sus cometidos, efectuó el contralor, llegando a la conclusión de que los susodichos precios de costo no eran realmente tales, con lo que se pretendía perjudicar al Tesoro en forma considerable''.

Pues bien, cuesta explicarse que los términos y el espíritu de la ley, así como la actitud de la Administración Pública, en el cumplimiento

de la misma, puedan ser tan desfigurados por el error como lo han sido en esa parte del decreto.

Falso es que la ley diga que la obra debe efectuarse por precio de costo y falso es también que el Poder Ejecutivo deba ir controloreando los precios a medida que la obra se realice. La ley ha dicho precisamente lo contrario: la ley ha dicho que el Poder Ejecutivo contraloreará debidamente los precios para las licitaciones; la ley ha fijado bien claramente la situación respectiva de las partes en el momento de la licitación, en lugar de imponer, como en el decreto se pretende, que el contralor se ha de efectuar a medida que se realizan las obras para comprobar el precio de costo en el momento mismo de su ejecución.

El artículo 4.º de la ley de 30 de Enero de 1919, dice lo siguiente:

''Las licitaciones tendrán por base la contratación del precio de costo que el Poder Ejecutivo deberá contralorear en la forma más conveniente''.

Ese texto no puede ser más claro: Es para las licitaciones que se tomará por base el precio de costo debidamente contraloreado por el Poder Ejecutivo; es para adjudicar la obra que el Ejecutivo ha de efectuar ese contralor, como lo entendió, por lo demás, el mismo, al determinar, en el Art. 2.º del Pliego de condiciones especiales, *que la licitación se hará tomando por base de comparación los precios unitarios a los efectos del estudio de las propuestas.*

Y de que tal contralor se efectuó, hay constancia positiva en documentos oficiales. Los precios de la Empresa Berlan y Cía. eran irrisorios, se puede afirmar, en comparación de los que presentaban los demás proponentes, como lo evidencian los ejemplos siguientes:

	Berlan y Cía.	Cía. de Obras Públicas	Adams y Shaw
Kilómetro armadura vía	$ 1.786.00	$ 17.650.00	$ 6.256.00
Edificios estaciones	» 10.500.00	—	» 24.450.00
Kilómetro rieles y accesorios . .	» 4.686.00	» 24.871.00	» 17.500.00
Tonelada hierro puentes	» 330.00	» 687.00	» 346.77
Metro cúbico mampostería ladrillo	» 17.50	» 30.00	» 23.46
Metro cúbico desmonte piedra . .	» 1.60	» 4.85	» 5.32

Pues bien, pasadas las propuestas a la Dirección de Ferrocarriles, ésta efectuó el debido contralor sobre los precios formulados en las mismas, y se expidió manifestando, categórica y expresamente, que el único proponente que había dado verdaderos precios de costo era la Empresa Berlan y Cía. He aquí sus palabras, que copiamos del dictamen de 26 de Octubre de 1920:

''He estudiado detenida y acabadamente las tres propuestas presentadas a la licitación pública para construir el ramal ferroviario San Carlos - Rocha y que fueron abiertas en presencia de los interesados en la secretaría de ese Ministerio en la fecha de 4 de Octubre del corriente año''.

''En el deseo de estudiarlas en conjunto y exponer con la mayor claridad a V. E. y al Consejo Nacional de Administración que deben entrar a resolver en definitiva en este asunto, es que acompaño el cuadro que he confeccionado con este informe, y en el cual van señalados los precios unitarios de las distintas propuestas, permitiendo su examen analizar rápidamente las ventajas que ofrecen los varios proponentes.

''De dicho examen se deduce a juicio de esta Dirección, que solo uno de los proponentes ha dado los precios de costo, como se solicitaba en el respectivo pliego de condiciones''.

''Las propuestas números 2 y 3, en opinión del suscrito, han cargado sobre el costo de los precios unitarios un porcentaje de utilidad al cual habría que agregar posteriormente un 10 % que señala la ley, como utilidad del contratista''.

Compara luego, el Director de Ferrocarriles, los precios de las diferentes propuestas, relacionándolos después, con los de costo corrientes en plaza, y concluye aconsejando la aceptación de la propuesta Berlan y Cía.

El Consejo Nacional, tomando en cuenta di-

cho informe, adjudicó la obra a la Empresa Berlan y Cía., aprobando luego el contrato en que se hallaban incluídos los referidos precios.

Cierto es que en el decreto que impugnamos se pretende que, habiéndose dado cuenta la Administración Pública, de que los referidos precios no son de costo, tiene derecho a exigir su modificación, pero esto es insostenible porque la voluntad de las partes ha sido fijada en el momento de la celebración del contrato y no puede ser modificada en razón de pretendidos errores o perjuicios (artículos 1271 y 1277 del Código Civil — artículo 14 del Pliego de condiciones generales impuesto a los licitadores por la Administración Pública); y porque la ley, como se ha visto, expresa que los precios *se tomarían en cuenta para las licitaciones debiendo contralorearlos al efecto el Poder Ejecutivo.*

Haremos notar, también, como prueba palmaria de que los precios incluídos en la propuesta y en el contrato, deben considerarse aceptados definitivamente después del debido contralor ya efectuado y sin sujeción a contralor alguno ulterior que el Pliego de condiciones especiales lo dice, de un modo terminante, en su artículo 62, redactado en estos términos:

''Artículo 62. Para las obras y trabajos cuyo precio no se haya especificado en la propuesta, se procederá en la siguiente forma para liquidar su pago: Los ingenieros de la Dirección de Ferrocarriles controlarán los gastos empleados en dichos trabajos haciendo un total en cada caso y aplicando el porcentaje de utilidades del 10 % fijado por la ley''.

Resulta de dicho artículo, en forma que nadie podrá con remoto fundamento impugnar, que el contralor del Poder Ejecutivo no puede efectuarse sobre los precios ya aceptados al contratar, sino sobre las obras y trabajos *''cuyo precio no se haya especificado en la propuesta''.* Sin embargo, el señor Ministro de Obras Públicas, en la Cámara y en el decreto que analizamos, reivindica la facultad de ejercitarlo sobre todos los precios ya aprobados y funda en esa facultad la rescisión del contrato por falta de cumplimiento imputable a la Empresa.

Por lo demás, la licitación no tendría objeto ni sentido si se entendiera, como lo hace el decreto, que los precios han de ser contraloreados, no para decidir sobre las propuestas, sino para ejecutar la obra. Fuera de que, lo diremos una vez más, el artículo 2.° del pliego de condiciones especiales dictado por la Administración Pública dice todo lo contrario, ésta no habría tenido base de ningún género para pronunciarse — entre los licitadores — desde que los precios formulados nada significarán, siendo los porcentajes sobre dichos precios los mismos para todos los proponentes, todas las propuestas resultarían iguales. — Esto, como bien se comprende, importaría un absurdo; y como no es lícito afirmar que el legislador establece en sus decisiones absurdos como el de una licitación cuyos precios recién podrán ser comparados y contraloreados después de adjudicada la obra y a medida que se vaya ejecutando, forzoso es concluir en la imposibilidad de sostener el criterio que informa el considerando que impugnamos.

Cierto es que el señor Ministro de Obras Públicas ha sostenido ante la Cámara que el precio de costo no puede servir de base a la licitación por dos razones: porque es uno solo, de modo que no se concibe la puja entre los licitadores, y porque sólo se puede conocer una vez realizada la obra. En realidad, a la Empresa ésto poco le interesaría, desde que la ley y el contrato la amparan al respecto; pero podemos agregar que la argumentación del señor Ministro reposa sobre hechos inexactos y constituye un error más, como vamos a demostralo.

Teóricamente, casi preferiríamos decir, idealmente, el precio de costo es uno, como el señor Ministro pretende; pero, en la realidad de las cosas, no se presenta así: el precio de costo para una empresa o para una persona, varía por obra de diferentes circunstancias: un gran empresario, por la magnitud de sus adquisiciones puede ver rebajado el precio de costo; otro puede obtener la misma ventaja por virtud de contratos anteriores celebrados en época en que los precios eran inferiores a los actuales. Ahora bien, póngase a cualquiera de esos dos compradores frente a la generalidad, y podrán ofrecer precios inferiores al de éste último, siendo, sin embargo, los tres, verdaderos precios de costo.

Queda la segunda dificultad: según el señor Ministro de Obras Públicas, es imposible conocer el verdadero precio de costo antes de ejecutar la obra, pero nos parece que ningún Ministro de Obras Públicas haría suya tal afirmación: no ya funcionarios que tienen a su disposición oficinas encargadas de auxiliarlo en

sus investigaciones dentro y fuera del país; el comerciante menos avezado, el industrial más inexperiente saben cómo se han de averiguar para conocer el precio de costo de un artículo. En el momento de estudiar las propuestas, la Administración Pública pudo muy bien enterarse de los precios de costo que regían para los materiales a que aquéllas se referían y ver cuál de los proponentes estaba dentro de tales precios. Lo curioso es que lo hizo por el órgano de la Dirección de Ferrocarriles; que el Consejo Nacional aprobó el informe de esta oficina, y dió su aprobación a los precios en el contrato, declarando, ahora, sin embargo, por boca del señor Ministro de Obras Públicas, que no hay medios hábiles para hacer lo que hace ya dos años está hecho.

Si después de adjudicada la obra los precios varían, si esto es lo que se quiere tomar en cuenta hoy, contestaremos que ninguna empresa concurriría a una licitación, para someterse a todas las contingencias que surjan durante la ejecución de la obra, no pudiendo calcular ni la magnitud del capital a emplear ni el monto de sus posibles beneficios. Si los precios de costo han bajado, y esto no es cierto sino respecto de algunos artículos, la Administración debe soportarlo, como la Empresa lo hubiera soportado caso de ocurrir lo contrario. Pero ninguna de las partes puede pretender modificarlos por su sola voluntad, porque se lo prohiben, además de las normas fundamentales que rigen los contratos, el ya citado artículo del pliego de condiciones, así concebido: ''Por el solo hecho de firmar el contrato el adjudicatario contrae todas las obligaciones prescriptas en él. *La aprobación por el Poder Ejecutivo del mencionado contrato implica su perfeccionamiento*''.

OBRA HECHA Y EJECUCION DE OBRA

Dice el tercer considerando del Decreto:

Que aun cuando la ley, expresamente, estableció el 10 % sobre la ejecución de obras, la Empresa ha pretendido cobrar ese porcentaje sobre ''obra hecha'' para aumentar así su ganancia en forma que la Administración no puede hacer efectiva por imposibilidad jurídica como lo es todo lo que no se ajuste al mandado legislativo''.

La afirmación contenida en el precedente considerando y repetida por el señor Ministro de Obras Públicas en plena Cámara, es grave, porque calla que, precisamente respecto de este punto, la Empresa, lejos de negarse a toda modificación de su criterio, aceptó desde un principio que su criterio pudiera sufrir modificación y reclamó en todo tiempo, sin obtener siquiera contestación del Ministerio de Obras Públicas, que se resolviera el punto, para que, en caso de imposibilidad de avenimiento, se adoptaran las medidas previstas para resolverlo.

Es así que en nuestro escrito de Marzo de 1922, después de estudiar esa cuestión, decía la Empresa: ''Sostenemos, por las razones expresadas anteriormente, que el contrato es la única ley de las partes, y que la Administración, que lo celebró, está obligada a cumplirlo. Sin embargo, así como en las cuestiones que hemos estudiado más arriba, mantenemos en toda su integridad nuestro criterio, por entender que no pueden caber dudas al respecto, en lo concerniente a ésta, reconociendo que caben las interpretaciones contradictorias, sin renunciar nuestros derechos, estamos dispuestos a buscar, de acuerdo con la Administración Pública, la solución equitativa de la diferencia que se insinúa, confiados en el criterio sereno de V. E. y del Consejo Nacional de Administración''.

Recordamos, también, que es inexacto que, como el señor Ministro lo afirmó a la Cámara y se dice en el decreto, la Empresa haya pretendido cobrar el 10 % sobre ''obra hecha'' y no sobre ''ejecución de obra'', pues no se trata de una pretensión unilateral de la Empresa, sino de una cláusula del contrato aprobado por el H. Consejo Nacional, que dice así:

''Art. 22. — El importe de los trabajos será pagado mensualmente a los contratistas en moneda nacional oro, contra certificados mensuales expedidos por la Dirección de Ferrocarriles y que comprenderán el importe de toda la obra hecha, materiales acopiados y desembolsos efectuados, según los cuatro artículos que preceden. Al importe de obra hecha y desembolsos realizados, se agregará, en cada certificado, un 10 % de bonificación, y al importe de materiales y herramientas acopiados, se agregará un 3 % de bonificación, a fin de que ambas bonificaciones sean percibidas mensualmente por los Contratistas. A ese efecto, la Dirección de Ferrocarriles procederá mensualmente a establecer el metraje detallado de la obra hecha y gastos generales correspondientes, así como el importe detallado de materiales y herramientas al pie de la obra. Los materiales y he-

rramientas que se acopien al pie de la obra, revisados y recibidos previamente por la Dirección de Ferrocarriles, lo serán en virtud de un boleto entregado al Contratista y a cuya presentación a fin de cada mes, se extenderá el respectivo certificado para su cobro. La Dirección de Ferrocarriles extenderá a los Contratistas los correspondientes certificados dentro de los quince días siguientes a cada mes vencido''.

Por lo demás, mal puede invocarse esa divergencia de criterio, cuya solución amistosa aceptó expresamente la Empresa, como causa de rescisión del contrato, cuando en la obra ejecutada hasta hoy no se ha producido prácticamente el conflicto entre las dos interpretaciones, lo que hace completamente injusto, sea dicho de paso, que se hayan retenido cantidades en los pagos, invocando tal divergencia. En lo que la Empresa ha ejecutado hasta hoy, reducido a movimiento de tierra, *obra hecha y trabajo ejecutado* importa lo mismo. Cuesta explicarse, pues, que se invoque la diferencia entre dichos términos, primero para no pagar los trabajos y ahora para rescindir el contrato.

De ningún modo, pues, cabría invocar como causa de rescisión del contrato, lo que se halla expresamente consignado en el mismo por acuerdo de las partes, aun cuando repetimos que, como lo comprueba la transcripción anterior, jamás hizo la Empresa cuestión capital de dicho punto.

GASTOS GENERALES

Dice el cuarto considerando del decreto:

''Considerando 4.°: Que de acuerdo con la propuesta de los señores E. Berlan & Cía., en los precios unitarios de costo fijados por ellos, debían lógicamente estar comprendidos los gastos generales, dichos señores pretendieron luego percibir por separado el importe de esos gastos generales, con más el 10 % de comisión para ellos, todo lo cual entraña otra falta de cumplimiento al contrato por parte de los señores E. Berlan & Cía.''.

Según esto, la Empresa, al pretender que se le abonen los gastos generales, ha violado el contrato. Lo afirma categóricamente el considerando que acabamos de transcribir. Sin embargo, el H. Consejo ha de saber, con estupor, que el artículo 21 del contrato, no alterado ni modificado ni contradicho con ningún otro, dice así:

''Se imputarán al costo de la obra como gastos generales, los siguientes, que se incluirán en los certificados mensuales, a saber: 1.° Sueldos del personal técnico y de Dirección y Oficina, cuyo número será acordado por la Administración Pública. 2.° Alquileres de oficinas. 3.° Gastos de movilidad y transporte del personal técnico y de trabajo. 4.° Utiles de trabajo. 5.° Gastos judiciales por concepto de expropiaciones. 6.° El seguro del personal y el impuesto de pensiones a la vejez.

''El costo de todos esos gastos será fijado de acuerdo con la Administración Pública''.

Hay, pues, en el decreto, un nuevo y gravísimo error de hecho, que la indiscutible autoridad de la Corporación a que nos dirigimos tiene que corregir. Afirma el decreto que los señores E. Berlan & Cía., ''pretendieron percibir por separado los gastos generales'', lo cual importa ''falta de cumplimiento al contrato'', y, sin embargo, el contrato dice en forma que no admite dudas ni tergiversaciones, que en los certificados mensuales se incluirán esos gastos generales. Hay, de consiguiente, acuerdo de voluntades al respecto, desde que ese artículo del contrato fué aprobado. Agregaremos que el mismo señor Ministro de Obras Públicas ha entendido que no solamente con arreglo al contrato sino con arreglo a la ley, los gastos generales debían ser abonados a la Empresa por la Administración Pública. Decimos esto porque, en todos los documentos emanados de dicho funcionario en la negociación fracasada, carga esos gastos a la Administración, y, sin embargo, de esos mismos documentos resulta que, para lo único que se pediría sanción legislativa, sería para asegurar a la Empresa una ganancia mínima de doscientos setenta y cinco mil pesos ($ 275.000.00), demostración concluyente de que, en concepto del señor Ministro, concepto acertado, según hemos podido demostrarlo, la imputación de los gastos generales al Estado, era una cláusula de legalidad irreprochable, desde que no requería el nuevo pronunciamiento del Poder Legislativo.

EL ERROR DEL PLANO

Dicen el quinto y sexto considerando:

''Considerando 5.°: Que la respectiva ley estableció que el trazado del Ferrocarril San Carlos a Rocha debía responder en general a los estudios ya hechos que lo eran los del señor

ingeniero Storm; que posteriormente la Empresa E. Berlan & Cía., a la que se le cometió el estudio definitivo del trazado, lo hizo violando dichas disposiciones y presentando, en cambio, al Consejo Nacional de Administración, esos estudios en planos que no ajustaban a lo hecho en el terreno y daban la impresión de que el trazado era conforme a la ley, lo que explica que el Consejo, inducido en error, les prestara su aprobación, todo lo que constituye una nueva causa de incumplimiento del contrato por parte de la Empresa constructora''.

''Considerando 6.º: Que los trabajos realizados por la Empresa lo fueron de acuerdo con ese trazado violatorio de la ley''.

Pues bien, H. Consejo: tampoco el quinto considerando se ajusta a la verdad de los hechos, sino que, por el contrario, contradice dicha verdad en forma tal, que no dudamos de que el recto criterio de V. E. se ha de apresurar a restablecerla.

Debemos hacer constar, ante todo, que hemos visto con profunda sorpresa que en el decreto que comentamos se hace caudal de pretendido error de trazado, para rescindir el contrato. Teníamos derecho a esperar otra cosa, y decimos esto porque el señor Ministro de Obras Públicas manifestó al señor ingeniero Andreoni, designado por la Empresa para cambiar ideas con él al respecto, que el error señalado en el plano carecía de toda importancia, declarando, además, al representante de la Empresa señor Alberto A. Hansen y al abogado de la misma doctor Juan Andrés Ramírez, que reconocía que, ''invocar dicho error de plano sería un argumento de mala fe y que solamente lo mencionaba para que se viera la explotación que del mismo sería posible hacer contra la reputación de la Empresa''.

Sobrada razón hemos tenido, pues, para quedar atónitos al ver estampado en el decreto, con la firma del señor Ministro de Obras Públicas, como causa de rescisión del contrato, lo que, según declaración del mismo respetable funcionario, es arma de explotación y argumento de mala fe!

Fácil nos será demostrar que el señor Ministro tenía razón al hablar así, y que el Consejo Nacional no aprobó, como se pretende, un trazado equivocado, sino el verdadero trazado de Berlan & Cía., estudiado a plena conciencia por las oficinas técnicas del Estado.

El plano, como bien se comprende, no da una idea perfecta del trazado. Nadie que se limite a observar la línea trazada en el papel, puede formarse idea exacta de lo que representa. Por eso, al plano acompaña siempre una memoria detallada, que explica y precisa lo que aquella línea significa. Y bien, junto con el plano de su trazado, la Empresa presentó la memoria correspondiente, y en ella se señala, punto por punto, el trazado verdadero, salvando así el error cometido en el plano.

La memoria descriptiva del trazado Berlan & Cía., dice, entre otras cosas:

''La línea cruza el arroyo San Carlos en el kilómetro 4.300''.

''En el kilómetro 11 la línea toma una dirección a la derecha en una extensión de poca importancia (un kilómetro aproximadamente), para tomar nuevamente una dirección a la izquierda, ''bajando gradualmente para cruzar el arroyo José Ignacio cerca del Paso del Tigre''.

''La línea cruzará el arroyo José Ignacio con un puente de cuatro tramos de treinta metros de luz cada uno, siguiendo la línea en subida en dirección más a la izquierda a fin de cruzar los contrafuertes de la cuchilla, separando las vertientes de los arroyos José Ignacio y Garzón.

''El arroyo Garzón es cruzado a dos kilómetros aproximadamente más abajo del Paso de Tolosa''.

''El arroyo Garzón se cruza en el kilómetro 42.070''.

Podríamos continuar citando párrafos de la Memoria, pero los precedentes bastan y sobran para evidenciar que el verdadero trazado Berlan & Cía. se halla concretado en ella, de modo que suprimía toda confusión, ya que los puntos mencionados se hallan a gran distancia de los del trazado que se pretende creyó aprobar el Consejo.

Y la confusión no existió realmente. El ingeniero Chiancone, designado por la dirección de Ferrocarriles para informar al respecto, estudió el verdadero trazado en la Memoria y en el terreno, que recorrió acompañado por el ingeniero Berlan y fué después de tan concienzuda tarea que se expidió en el siguiente informe:

''Señor Jefe de la Dirección de Ferrocarriles, ingeniero Arturo V. Rodríguez. — He estudaido y revisado los planos y la memoria presentados por la Empresa E. Berlan & Cía., y que fueron entregados por esa Dirección, y creo

conveniente, habiendo yo recorrido el terreno y aconsejado *''el estudio de esta línea en mi nota de fecha Junio 10 de 1921''*, dar una idea de la región que se atraviesa para justificar este trazado e informar sobre los planos adjuntos.

''De las cuchillas orientadas hacia el Este, se destacan entre San Carlos y Rocha cuatro contrafuertes principales que, dirigiéndose de N.N.E. a S.S.O. van a morir cerca de la costa, Entre estos contrafuertes corren en el mismo sentido los arroyos Maldonado, San Carlos, José Ignacio, Garzón y Rocha. Los tres últimos terminan en otras tantas lagunas; el segundo es afluente del primero y éste desemboca en el mar.

''Cualquier línea a construírse entre San Carlos y Rocha debe cortar forzosamente estos arroyos y estos contrafuertes. Si la línea va muy al Norte, pasa por puntos muy altos; si va muy al Sur pasa por cerca del mar y la zona de influencia es pequeña. Los arroyos son cortados en lugares no convenientes.

''Como de estos contrafuertes se destacan otros secundarios, casi perpendiculares a los primeros, en una línea que pase muy al Norte, habrá partes que quedarán encerradas sobre la sierra principal y los contrafuertes secundarios, es decir, entre ''una especie de corredor formado por estas elevaciones''. Si éstas son muy altas, la línea no puede desarrollarse; cualquier variante estará limitada por este corredor.

''La línea anterior presentaba este inconveniente y esto fué causa que las pendientes utilizadas llegaran hasta el 20 por mil en muchas partes del trazado. Cuando se trató de hacer las variantes aconsejadas anteriormente por la Dirección de Ferrocarriles, se encontró que, siendo, como he dicho, estas variantes limitadas en un espacio pequeño, si se reducía la pendiente habría movimientos de tierra muy grandes.

''Tomando el punto de arranque más al Sur del Abra de Perdomo habrá la conveniencia de salir de estos contrafuertes secundarios, acercarse más a San Carlos y recorrer terrenos mucho más fértiles y por consiguiente más poblados, ''puesto que entre las sierras, preferentemente graníticas, no puede haber cultivos ni población''. Saliendo de ellas se presenta ya la tierra vegetal y los campos se prestan más para la agricultura.

''Por otra parte, la menor altura de los contrafuertes principales favorece la construcción, porque los movimientos de tierra son menores, y siendo éstos generalmente ''en tierra y no en roca'', los gastos son menores. De la Memoria descriptiva y de los planos hechos bajo mi vigilancia, se desprende que hay hasta el punto de empalme 25 curvas. En la otra había 64. La pendiente máxima en este estudio es del 12 por mil, y en el otro era el 20 por mil. El radio mínimo de las curvas era en el anterior de 400 metros contra 600, que es el mínimo adoptado en éste. El porcentaje de curva del anterior era de 43 % y el de éste es sólo del 9 % hasta el empalme y 11 % el total de la línea.

''Puede decirse que no hay en el país otra línea férrea que reúna las buenas condiciones de este trazado. En vista de lo cual creo conveniente aprobar el estudio efectuado, con la reserva de hacer pequeñas modificaciones que se consideren convenientes durante la realización de los trabajos.

''Saludo a usted atentamente. — (Firmado): *Enrique Chiancone''*.

Todo lo transcripto se refiere, precisamente, al verdadero trazado, es decir, al de la Memoria, y no al trazado equivocado, que iría más al Norte aún, que el trazado primitivo, condenado, según se ve, por el ingeniero Chiancone, precisamente por eso, por ir demasiado al Norte.

Elevado el informe de este último a la Dirección de Ferrocarriles, dicha oficina se expidió en términos demostrativos, igualmente, de que sabía lo que servía de objeto a su dictamen, pues hay en éste párrafos como los siguientes:

''Comparados técnica y económicamente los trazados del señor ingeniero don Juan Storm con arreglo al cual se llamó a licitación para el Ferrocarril San Carlos - Rocha y el de esta variante estudiada por la Empresa E. Berlan & Cía., se entran a apreciar las mejores condiciones del segundo.

''En tanto que el primero es llevado por las partes altas de los contrafuertes que separan los distintos cursos de agua que van al Río de la Plata, teniendo pendientes de más de 12 por mil, que llegan en muchos casos al 20 por mil, (límite no admitido por la ley), lo que sería causal de explotación difícil, el segundo no mantiene pendientes mayores del 12 por mil, estando en consecuencia su perfil dentro de los límites señalados por la ley.

''Terrenos fértiles y de labranza son los de

esta variante, presentada a la aprobación de V. E., en tanto que los pedregosos de las cuchillas del primer estudio sólo se prestan a la explotación ganadera. Las poblaciones se encuentran en mucho mayor número sobre la nueva región atravesada por este proyecto de variante, corroborando la mayor riqueza de la zona a servir.

"Planimétricamente considerada tiene también a su favor un largo en alineamiento recto en total de 58 kilómetros 439 metros con tan sólo 7 kilómetros 806 metros en curvas, siendo todas de un radio superior a 600 metros, contra 54 kilómetros 229 metros y 20 kilómetros 386 en curva en el estudio primitivo.

"El cubaje del movimiento de tierra, si bien es cierto que es mayor que el del proyecto del señor ingeniero Storm, según se desprende del examen del dibujo adjunto (perfiles comparados), ello se debe a sus mejores condiciones de pendientes, pues si colocamos aquél en el límite de 12 por mil, trazando nuevas razantes que contemplen esta emergencia, llegaríamos a un cubaje mucho mayor.

"El argumento que podría intentarse de que es ésta una línea costanera, es el mismo que puede formularse para el otro trazado, pues la distancia en mediana de seis kilómetros que los separa, no es causa para hacerla valer en favor del uno sobre el otro, cuando se ha tratado en este proyecto de variante, de correr por tierras más fértiles y productivas y que han de aportar y recibir mayores beneficios.

"Es teniendo en cuenta todas estas razones que dejo ligeramente expuestas, en virtud del conocimiento que tengo de la nueva región atravesada, de los argumentos hechos conocer por el proyectista y los del señor ingeniero Chiancone, que esta Dirección no trepida en aconsejar a la Superioridad la aceptación de esta variante".

El Ministerio elevó al H. Consejo Nacional estos informes, y fué con arreglo a ellos que se aprobó el trazado Berlan & Cía. ¿Cómo decir, pues, ahora, que el H. Consejo creyó aprobar otro trazado?

Por lo demás, el error en el plano fué percibido hace mucho tiempo, y, llamada la atención de la Empresa al respecto, quedó salvado hace meses, sin que a nadie se le ocurriera darle la importancia que según el señor Ministro de Obras Públicas sólo podía atribuírsele como arma de explotación y de mala fe. Hace muchos meses, repetimos, que dicho error, falta de toda influencia sobre la obra, quedó subsanado, y es inexplicable que ahora surja como causa bastante para la rescisión del contrato.

Pero hay más: el sexto considerando del decreto importa la más completa rectificación de lo que se dice en el quinto, como que éste afirma que la Administración creyó aprobar un trazado y aprobó otro, mientras que el sexto recrimina a la Empresa por haber ejecutado el trazado que no se aprobó. Si esto es así, si la Empresa en el terreno ejecutaba el trazado que ahora se declara ilegal ¿cómo los funcionarios de la Administración que controlan la obra no la detuvieron? ¿Cómo, si creían que el trazado aprobado era el del plano equivocado dejaron seguir adelante el verdadero, es decir, el de la Memoria? ¿Cómo mandaron corregir el plano y no la ejecución? Bien claro está que la Administración sabía perfectamente, sin duda posible al respecto, que lo aprobado era el trazado de la Memoria y no el plano equivocado y que, de consiguiente, la Empresa cumplía ejecutando las obras con arreglo al trazado de la Memoria y corrijiendo el error del plano.

Aunque ese trazado fuera violatorio de la ley, que no lo es, eso se debió tener presente antes de aprobarlo. Si se le aprobó, después de conocer la opinión del ingeniero Chiancone, de la Dirección de Ferrocarriles y del Ministerio de Obras Públicas, fué por considerar que no lo era, y que el artículo 3.º de la referida ley, lo autorizaba al establecer que el trazado, respondería "en general" a los estudios.

Sobre todo si, como está probado y declarado por la Administración, ese trazado primitivo es de imposible ejecución y contrario a los intereses públicos, siendo infinitamente superior el de la Empresa Berlan, la autoridad que aprobó éste, en lugar de hacer recaer sobre la Empresa las consecuencias del pretendido error legal que ella la indujo a cometer, debería dirigirse al Cuerpo Legislativo para legalizar la situación.

Si error hubiera, sería de la Administración; si ésta hubiese procedido fuera de la ley, suya sería la falta, y sino la subsanara las responsabilidades correspondientes no podrían recaer sobre la Empresa.

Esta estudió el nuevo trazado, autorizado por la Administración Pública; su proyecto, el verdadero, el de la Memoria, el que ahora se considera ilegal, fué recomendado con calurosas laudatorias por los técnicos oficiales. El H.

Consejo lo aprobó en vista de estas opiniones, a plena conciencia de lo que aprobaba; luego, no puede hacer hoy del hecho, fuente de responsabilidad para la Empresa, ni mucho menos causa para rescindir el contrato.

LA CULPA DEL ROMPIMIENTO

En el considerando 7.° y último, se lee:

" Que el P. E. antes de llegar a esta reso- " lución definitiva, y dado el interés de la " pronta realización de esta obra ferroviaria " garantió a la Empresa una ganancia no me- " nor de $ 275.000, sin riesgo ninguno para la " Empresa, sin embargo de lo cual no ha sido " posible llegar a un avenimiento a conse- " cuencia de las nuevas exigencias inadmisi- " bles de la Empresa entre las que debe citar- " se su negativa a hacerse cargo de la direc- " ción técnica y administrativa de la obra, " lo que no ha podido aceptarse por ser incon- " cebible ante la existencia del contrato y " ser contrario a las buenas normas que pre- " siden el funcionamiento de la Administración " Pública, como tampoco pudo aceptarse que " no se sometieran a arbitraje las cuestiones " pendientes entre la Administración y la Em- " presa constructora, única manera posible de " dar solución equitativa a tales cuestiones en " los casos de falta de avenimiento directo en- " tre las partes".

Tanto ante la H. Cámara de Representantes, como ante el H. Consejo, el señor Ministro de Obras Públicas ha desarrollado la idea de que la Empresa, con desmedidas exigencias y con informalidades inexplicables, ha impedido alcanzar un equitativo avenimiento; pero, fuera de que todas nuestras anteriores comunicaciones, que son ya del dominio público, demuestran lo contrario, podemos completar esa demostración con lo que vamos a exponer de inmediato.

Es inexacto que la Empresa se negase a hacerse cargo de la dirección técnica y administrativa de la obra, resultando inexplicable que tal afirmación haya sido consignada después de la manifestación categórica que para rectificarla hizo la Empresa en nota de fecha 26 de Febrero, diciendo:

" La Empresa no rechaza la responsabilidad " técnica y administrativa de la obra. Por el " contrario, la reclama y la ha reclamado en " todo tiempo, con la libertad de acción que " para asumirla es indispensable; pero sostie- " ne, en cambio, que los sueldos inherentes a " esa dirección técnica y administrativa deben " ser pagados por el Estado".

Esta manifestación estaba en poder del Ministerio el día 26 a las 8 de la mañana, y, sin embargo, se insiste en que la Empresa se niega a hacerse cargo de la dirección técnica y administrativa de la obra.

Ahora en cuanto a que dichos sueldos deben ser pagados por el Estado, así lo disponen tanto el pliego de condiciones especiales como el contrato. El primero comienza su artículo 50 en esta forma:

"Se imputarán al costo de la obra como " gastos generales, los siguientes:

"1.° Sueldo del personal técnico de Direc- " ción y oficinas cuyo número será acordado " con la Administración Pública".

Y en el artículo 21 del contrato, se dice:

"Se imputarán al costo de la obra como gas- " tos generales, los siguientes, que se inclui- " rán en los certificados mensuales, a saber:

" 1.° Sueldos del personal técnico de Direc- " ción y Oficina, cuyo número será acordado " con la Administración Pública".

De consiguiente, lejos de ser violatoria del contrato la exigencia de que el Estado cargue con los sueldos correspondientes a la dirección técnica y administrativa de la obra, la pretensión contraria es la que viola por igual, el contrato y el pliego de condiciones especiales.

En cuanto a que la Empresa se haya negado a aceptar el arbitraje para resolver las cuestiones pendientes, constituye otro error no menos inexplicable. Lo que la Empresa ha rechazado, manifestándolo bien claramente en su nota de 27 de Enero último, es que se sometan a arbitraje, como se pretendía por el señor Ministro de Obras Públicas, las cláusulas del nuevo contrato, y a ese respecto no creemos que el H. Consejo dé la razón a dicho funcionario. Eran las disidencias pendientes en torno de la celebración de dicho contrato, lo que no consentimos ni consentiremos en hacer materia de arbitraje, pero en cuanto a las divergencias pendientes sobre la aplicación del contrato anterior, jamás nos rehusamos a la solución arbitral.

Por lo demás, tal imputación resulta contradictoria con otra que formuló el señor Ministro contra la Empresa, en la Cámara de Representantes, diciendo:

" La Empresa vuelve a exigir que no se haga el nuevo contrato, que no se celebre, sin arreglar todas las numerosas cuestiones pendientes, todas las cuestiones viejas".

Esta es otra inexactitud, pues si bien es cierto que la Empresa, en un principio, solicitaba que, previamente, se resolvieran todas las cuestiones pendientes, acabó por acceder, en eso como en tantas otras cosas, a las injustificadas exigencias del señor Ministro, limitando su deseo a lo relativo a las sumas indebidamente retenidas en los certificados mensuales. Lo dijimos expresamente en nuestro escrito de 26 de Febrero último, con estas palabras:

''Insistimos en reclamar que se decidan, previamente, las divergencias pendientes sobre retención de sumas adeudadas a la Empresa. Si esa pretensión resulta molesta para V. E. le recordaremos, para cohonestar nuestra insistencia, que no somos culpables de que aquéllas no estén zanjadas, pues desde que se hizo la primera retención, hemos reclamado, repetidas veces, que se resolviera definitivamente el punto, sin obtener siquiera respuesta''.

Claro está, pues, que la Empresa sólo mantuvo la exigencia de que se resolviera previamente, sobre las sumas indebidamente retenidas, exigencia bien fundada ya que el contrato faculta a la Empresa hasta para suspender las obras en falta de pago puntual de los trabajos, y no puede considerarse pago puntual el que retiene impagos unos 70.000 $ (setenta mil pesos); pero esa sola exigencia, con más razón si realmente hubiese abarcado, como el señor Ministro pretende, todas las cuestiones pendientes, bastaría para demostrar que la Empresa no ha eludido la aplicación del arbitraje a las cuestiones pendientes.

Corroborando el mismo cargo contra la Empresa, en cuanto la presenta como dificultando intencionalmente las gestiones de arreglo, dijo el señor Ministro de Obras Públicas ante la Cámara:

''El terreno que un día determinado parecía estar ganado, a los cuatro o cinco días estaba perdido, ese terreno y otro anterior. Volvían las cosas al estado de semanas o de meses antes y así es que vuelve con el escrito presentado, porque ya dice: ''en el bien entendido que el gobierno se comprometa a aceptar nuestras bases de Febrero 7''—pero si después de Febrero 7 han habido otras muchas bases que se consideraban muchas de ellas, por lo menos, aceptadas por la Empresa! ¿Cómo vuelve otra vez a discutir, a iniciar el pleito con las bases de Febrero? — pero esa ha sido la manera de proceder siempre de la Empresa. Parecía siempre que estaba animada de excelentes propósitos y que quería llegar a una transacción, pero después no era así''.

Una vez más rectificamos categóricamente al señor Ministro, con prueba documental. *Es inexacto que la Empresa abandonara un solo momento las bases presentadas al señor Consejero Cosio en 7 de Febrero, para aparecer, muchos días después, sosteniéndolas de nuevo, y vamos a probarlo.*

Contestando dicho memorándum el señor Ministro de Obras Públicas remitió a la Empresa, por intermedio del señor Cosio, un contra-proyecto, que fué considerado el día 10 de Febrero, en conferencia con aquél y con el señor Ministro. De dicha conferencia no resultó nada práctico.

Entonces, el señor Ministro de Obras Públicas, con fecha 15 de Febrero comunicó a la Empresa que el H. Consejo le fijaba plazo hasta el martes 20, para que tratara ''si lo juzgaba oportuno, de llegar a un acuerdo con este Ministerio sobre el proyecto de nuevo contrato para la construcción del Ferrocarril de San Carlos a Rocha'', bajo apercibimiento de ''dar por terminada toda gestión conciliatoria y de adoptar medidas radicales y definitivas''.

A esto contestamos, con fecha 20 de Febrero, haciendo notar la diferencia entre la actitud serena de la Empresa y el gesto conminatorio del Ministerio, y agregando:

''Consideramos que el temperamento adoptado por nosotros es el único que puede conducir a soluciones satisfactorias, y, por eso, *en lugar de contestar lisa y llanamente a V. E. que mantenemos en toda su integridad el proyecto que fué entregado al señor Cosio (es el de 7 de Febrero) con el memorándum explicativo de las modificaciones introducidas en el de V. E., preferimos insistir en dicho memorándum explicándolo y ampliándolo*, a fin de que no quede la menor duda sobre nuestros propósitos de buscar un avenimiento, aunque ya nos parezca irrealizable, por causas agenas en absoluto a nuestra voluntad y a nuestra conducta''.

Y después de ampliar, uno por uno, los fundamentos de nuestras pretensiones, concluíamos así:

''*Sostenemos, igualmente, las demás observaciones formuladas en el memorándum, entregado al señor consejero Cosio, así como todas y cada una de las cláusulas del proyecto de contrato a que aquél se refería.*''

En 21 de Febrero, el Ministerio contestaba

esa nota aceptando algunas de nuestras condiciones y rechazando otras, a lo que respondió la Empresa, en 26 de Febrero, aceptando a su vez algunas de las indicaciones del señor Ministro; pero, como éste hubiera guardado silencio sobre varios de los puntos del proyecto y memorándum de 7 de Febrero, que la Empresa mantuvo, como se ha visto, durante toda la negociación, en la nota pertinente, se decía:

''*Para concluir y entendiendo que las cláusulas del contrato que propuso la Empresa con fecha 7 del actual y respecto de las cuales nada observa el memorándum que contestamos, quedan aceptadas,* nos permitimos recordar a V. E. que el conducto de que se ha servido para hacer llegar a nuestras manos el memorándum que contestamos, es irregular, desde que la Empresa tiene sus representantes legalmente constituídos ante la Administración Pública y su sede social conocida por aquélla''.

La afirmación del señor Ministro de Obras Públicas en el sentido de atribuir a nuestra Empresa, para evitar el arreglo, la exhumación a última hora, de un proyecto ya abandonado y sustituído por otros, queda destruída, y evidenciado que la Empresa mantuvo invariablemente, de un modo expreso y con insistencia, el proyecto de 7 de Febrero último. Se pone de este modo en evidencia una nueva inexactitud, sostenida ante la H. Cámara, y que, como todas las que hemos tenido y tendremos aún ocasión de comprobar, deben ser atribuídas, tratándose de un hombre probo como el referido funcionario, a la amnesia que suelen sufrir los grandes trabajadores mentales o a deficiente conocimiento del idioma.

RECTIFICACIONES Y ACLARACIONES FINALES

Varias de las manifestaciones hechas por el señor Ministro ante la H. Cámara, quedan ya rectificadas en lo dicho. Subsisten algunas, sin embargo, que requieren atención ya que debemos suponer que hayan sido también formuladas ante el H. Consejo, extraviando su elevado criterio como posiblemente hayan extraviado el de la Cámara.

Así, por ejemplo, dijo el señor Ministro, colocando a la Empresa en situación injustamente antipática, lo siguiente:

''El Ministerio también se encontró con que por ciertos materiales la Empresa hubiera tenido una ganancia desmedida, completamente desmedida. Me refiero al caso de los puentes metálicos. La Empresa proponía por los puentes metálicos y decía que era el precio de costo, $ 330.00 por cada mil kilos.

''Ahora bien, señor Presidente, el precio de costo de la tonelada de superestructura de acero para puentes, no es de 330 pesos, no incluyendo el montaje como no se incluye allí. Ese precio no es más de 130 a 140 pesos, de manera que en eso ya hay una diferencia muy grande, desde que se puede calcular que el peso total de los puentes de ninguna manera debe bajar de 2.000 toneladas''.

Lo afirmado por el señor Ministro es cierto en cuanto al precio de 330 pesos fijado por la Empresa para la superestructura metálica de puentes; pero debemos hacer notar que el señor Ministro ha omitido recordar que la Empresa, en su propuesta, quiso subordinar el precio a las fluctuaciones fijadas por las Usinas y por las diferencias del cambio, lo que hubiera resultado favorable al Estado, y que el Consejo Nacional, temiendo lo contrario, rechazó esa cláusula. Si por esto la Empresa resulta benefiada, justo es que reciba los beneficios, como a buen seguro se le hubieran impuesto los perjuicios en el caso de oscilaciones desfavorables.

También omitió el señor Ministro la declaración de que esa Empresa, a la que se pretende pintar como ávida de lucros desmedidos o indiferente al interés público, propuso al señor Ministro renunciar esa ganancia que él calculaba en 600.000 pesos, a cambio de que se mantuviera el contrato, no consiguiendo siquiera que se tomara en cuenta esa proposición. Son datos, éstos, que bien vale la pena exponer si se ha de conocer, tal como es, la historia de esta negociación.

En cuanto a la demora en la ejecución de las obras, y luego a la suspensión total de las mismas, el señor Ministro de Obras Públicas ha querido hacer recaer sobre la Empresa las responsabilidades correspondientes, pero fácil nos será demostrar que no es así.

En lo que se refiere a la relación que las demoras pueden tener con el error en el plano, bástanos para ello insistir en que la Administración ordenó se corrigiera dicho error en el plano, lo que importaba aceptar el trazado que se ejecutaba en el terreno, que era el de la Memoria presentada y el aprobado por el Consejo Nacional, de acuerdo con sus oficinas técnicas. Lo que hay es que surgió después la idea

de buscar un nuevo trazado, apareciendo entonces el rectilíneo del señor Ing. Chiancone, y cavilando la Administración entre los diversos trazados, designó una Comisión para dictaminar en definitiva sobre el asunto. En esa época, pidió la Empresa que se procediera al estudio de los puentes y se le diera el proyecto para los mismos, pues a la altura de los trabajos en la parte de Rocha, era necesario preocuparse ya del punto, so pena de interrumpir allí el trabajo; pero el Ministerio con fecha 2 de Agosto del año último dictó el siguiente decreto:

'' Agosto 2 de 1922.—Enterado, hágase sa- '' ber a la Dirección de Ferrocarriles que tan '' pronto como se haya resuelto el punto refe- '' rente al trazado definitivo de la línea San '' Carlos - Rocha, se ocupe preferentemente del '' estudio relativo a los puentes. — Firmado: '' CALCAGNO''.

Este decreto que la Dirección de Ferrocarriles comunicó a la Empresa en 3 de Agosto, hizo imposible la continuación de las obras del lado de Rocha. Por lo demás, bien dice el texto de ese decreto que no pensaba el Ministerio que el error del plano fuera causa de rescisión del contrato, sino que se limitaba a imponer a la Empresa la espera necesaria para resolver sobre el trazado defintivo.

Si esa espera fué larga, si hoy todavía nadie sabe cuál será el trazado definitivo, no es culpa de la Empresa, que no tiene arte ni parte en ello, de manera que tampoco es suya la culpa, si por tal causa están paralizadas las obras.

Agregaremos que aún en el momento en que era necesario paralizar los trabajos del lado de Rocha, se continuaban donde era posible, vale decir, del lado de San Carlos, donde continuaban aún, cuando se dictó el decreto de rescisión.

Es inexacto, pues, que la Empresa pudiendo trabajar no trabajara. Trabajó mientras pudo y en la proporción en que le era posible hacerlo. Desde hace más de un año, vale decir, desde que se le retuvieron indebidamente cantidades que se le debían, tuvo derecho, con arreglo al artículo 25 del contrato, a paralizar la obra; pero no lo hizo. Reclamó mes a mes la entrega de las sumas retenidas, haciendo notar que unas provenían de diferencias de medidas, fácilmente verificables, y otras, de porcentajes no discutidos. Ni siquiera se le dió respuesta. No obstante, la Empresa continuó trabajando, y es así que hoy las sumas descontadas ascienden a más de 70 mil pesos, lo que revela bien a las claras de qué parte hubo condescendencia ilimitada con perjuicio de intereses legítimos, y de qué parte ilimitada desconsideración para esos intereses y para derechos indiscutibles.

CONCLUSION

Hemos demostrado que de las causas invocadas para la rescisión del contrato, unas importan simples diferencias de apreciación sobre cláusulas del mismo, diferencias cuya solución está prevista en éste; que otra de dichas causas ha sido calificada por el señor Ministro de Obras Públicas, de arma de explotación y de mala fe; y que las demás se refieren a actos de la Empresa que lejos de importar falta de cumplimiento del contrato, se fundan en el texto claro y preciso de sus cláusulas.

La Empresa ha hecho enormes concesiones en la negociación tan desgraciadamente malograda, habiendo llegado a ofrecer otras que, como la renuncia de la ganancia sobre superestructura metálica de puentes y rieles, que el señor Ministro de Obras Públicas apreciaba en más de 600.000 pesos, debieron convencerlo de que la Empresa, compuesta por elementos nacionales o vinculados estrechamente al País desde hace largos años, no necesitaba ni necesita la indulgencia con que pareció disculparla ante la Cámara, por la defensa que hace de sus intereses. Los defiende, sí, porque son intereses legítimos, fundados en un contrato solemne que no hay derecho a considerar como ''simple tira de papel'', pero no ha extremado jamás esa defensa colocándose fuera de los dictados de la equidad y de la razón.

Creemos que todavía no hay nada irreparable y que si se sustituyeran las intimaciones conminatorias y amenazadoras, por deliberaciones serenas y razonadas, como deben serlo cuando no se trata de superior a inferior sino de partes contratantes colocadas en un pie de absoluta igualdad, el acuerdo de voluntades podría todavía ser alcanzado.

Nuestra Empresa no se compone de pleitistas, y mucho menos puede halagar a sus componentes un pleito cuyas consecuencias pagaría, en defintiva, el pueblo, más que las personas que le hubieran hecho inevitable. Es por ello que nos decidimos a tentar este último es-

fuerzo ante el ilustrado criterio del H. Consejo, esfuerzo que, si no encontrara acogida, nunca consideraríamos mal empleado, desde que comprobaría una vez más, que la Empresa hoy, como en todo el curso de las largas gestiones fracasadas, hace derroche de moderación y de facilidad para renunciar los beneficios más legítimos, movida por el sincero afán de dar al Estado un buen ferrocarril en lugar de un mal pleito.

Reiteramos al señor Ministro, con nuestro pedido de que eleve al H. Consejo la precedente exposición, las protestas de nuestra consideración más distinguida.

Montevideo, Marzo 12 de 1923.

E. Berlan y Cía.

El segundo contrato

En la situación en que habían quedado las negociaciones al producirse la ruptura, no existiendo más que diferencias sin mayor importancia, magnificadas tan solo por la mala voluntad notoria del Ministro Calcagno, no podía ser difícil llegar a un acuerdo, como se hubiera llegado a no mediar aquélla.

La actitud de la Empresa Berlan y C.ª había sido firme pero respetuosa, desvirtuando en absoluto los cargos que le dirigiera el Ministro en el decreto de rescisión y en su discurso ante la Cámara, poniendo en evidencia ante la opinión pública el contraste entre la actitud intemperante y atrabiliaria de aquél, con su conducta mesurada y condescendiente, sin dejar de abrir por eso el campo a la reanudación de las negociaciones, como efectivamente se reanudaron, sin que el Ministro procurase salir de la situación falsa en que sus desplantes autoritarios y sus temerarias afirmaciones lo colocaran. Es así que el 25 de Abril de 1923, quedaba firmado el nuevo contrato así concebido:

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Convenio entre el Consejo Nacional de Administración y la Empresa E. Berlan & Cía. para la construcción del Ferrocarril San Carlos - Rocha.

Objeto y antecedentes. Artículo 1.º — La Empresa E. Berlan & Cía. construirá por cuenta del Estado el Ferrocarril de San Carlos a Rocha, con entera sujeción a la ley de Enero 30 de 1919, al presente contrato y, en todo lo no expresamente estatuído en dichos documentos, a las disposiciones generales sobre la materia, incluso el Pliego de Condiciones Generales sobre Obras Públicas.

Entrega de planos Tan pronto como el Consejo Nacional de Administración establezca el trazado definitivo de dicha vía férrea, se entregarán a la referida Empresa los planos con arreglo a los cuales deberá ella ejecutar las obras de que se trata, y un presupuesto aproximado de las mismas, este último al solo objeto del pago de la utilidad mínima garantizada, de acuerdo con el artículo 6.º y de la indemnización por rescisión del contrato prevista en los artículos 18 y 19.

Forma de pago. Art. 2.º — El pago por parte del Estado a la Empresa E. Berlan & Cía. del importe de la expresada construcción, se regirá por el precio de costo real de la misma, de acuerdo con las sumas de dinero que efectivamente gaste la Empresa para la consecución de su cometido, todo ello bajo la vigilancia y contralor que la Administración Pública establecerá en la forma que juzgue más acertada, y hará efectivos por medio del o los delegados que designe para ello, sin perjuicio de la intervención que corresponda a la Dirección de Ferrocarriles. Además, y en calidad de única remuneración por la construcción del mencionado Ferrocarril, el Estado abonará a la Empresa E. Berlan & Cía. una comisión de 10 % (diez por ciento), sobre las sumas que con arreglo al inciso anterior, se inviertan por concepto de mano de obra y gastos generales justificados para la ejecución de los trabajos, y de 3 % (tres por ciento),

sobre las sumas que, de la misma manera, se inviertan en la adquisición y puesta a pie de obra de materiales de construcción y herramientas y demás útiles de trabajo. En caso, sin embargo, de que dicha remuneración, por la totalidad de la obra en cuestión (comprendida la parte de ella ya realizada), no alcanzara en definitiva a la suma de $ 275.000.00 (doscientos setenta y cinco mil pesos), el Consejo Nacional de Administración entregará a la Empresa E. Berlan & Cía. la diferencia en menos que hubiere entre una y otra cantidad, garantizando así a dicha Empresa una retribución total no menor de la citada suma de $ 275.000.00; en el entendido siempre que si los referidos porcentajes de 10 % y 3 % arrojaran una utilidad mayor que la expresada suma de $ 275.000.00, ese exceso quedará también a beneficio de la Empresa E. Berlan & Cía. La Empresa E .Berlan & Cía., por su parte, se compromete a hacer todo lo posible, dentro de lo razonable, para reducir a su menor expresión el más arriba indicado precio de costo.

Dirección técnica y administrativa.

Art. 3.° — De acuerdo con lo que antecede, la Empresa E. Berlan & Cía. tendrá a su cargo, bajo la superintendencia de la Administración Pública por órgano del Ministerio de Obras Públicas, la dirección técnica y administrativa de la obra, sin que por ello tenga ninguno de los componentes de dicha Empresa derecho a más emolumentos que la participación que le corresponda en los beneficios más arriba especificados.

Fijación de salarios y sueldos del personal.

Gastos generales

Art. 4.° — A los efectos del precedente artículo 2.°, se fijarán, de acuerdo entre la Administración Pública y la Empresa E. Berlan & Cía., los salarios del personal obrero y los precios de los trabajos a destajo o en otra forma, así como el monto de cada uno de los gastos generales justificados para la realización de la obra y especialmente: gastos de movilidad y transporte del personal técnico y de trabajo, alquileres y útiles de Oficina y sueldos de todo el personal técnico y administrativo, con excepción de los dos socios solidarios de la Empresa E. Berlan & Cía. o de quienes eventualmente los sustituyan en la dirección técnico administrativa de la obra.

Los demás gastos generales cuya fijación depende de terceros, como ser gastos judiciales y extrajudiciales por expropiaciones, seguro de personal contra accidentes y otros seguros necesarios, e impuesto de pensiones a la vejez, serán tomados en cuenta al efecto más arriba indicado, por las sumás que arrojen. También de acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas y la Empresa E. Berlan & Cía., se convendrá todo lo concerniente a la adquisición de los materiales de construcción y la herramienta y demás útiles de trabajo, efectuándose para ello en los casos de importancia, licitaciones públicas o restringidas según las circunstancias de cada caso, con arreglo a los pliegos de condiciones que para el fin indicado la Empresa formule y la Administración Pública apruebe, con toda la anticipación necesaria. En caso, sin embargo, de compras corrientes sin mayor significación, bastará recabar directamente los precios de tres distintas casas de comercio de la plaza o del extranjero, a opción de la Administración Pública.

La Empresa E. Berlan & Cía. no tendrá derecho a remuneración alguna sobre las sumas que se invierten en expropiaciones de terrenos, cualquiera que sea su destino, para las obras del Ferrocarril.

El tiempo perdido por eventual incumplimiento de las casas proveedoras de materiales se agregará al plazo estipulado para la terminación de la obra, siempre que dicho incumplimiento no pueda directa ni indirectamente imputarse la Empresa.

Pago de certificados.

Art. 5.° — El importe de los trabajos ejecutados en cada mes, será abonado por el Estado a la Empresa en moneda nacional oro, dentro de los primeros veinte días del mes subsiguiente, de acuerdo con las sumas consignadas en el correspondiente certificado que expedirá mensualmente el delegado de la Administración Pública y que comprenderá, con arreglo a los artículos que preceden, lo invertido en dicho mes por la Empresa en mano de obra y gastos generales, con más la correspondiente comisión de 10 % y lo igualmente invertido en la misma, en materiales y herramientas acopiados a pie de obra, y recibidos por dicho delegado, con más la respectiva comisión de 3 %. Sin embargo, en el caso de puentes metálicos, hierro para hormigón armado, durmientes y rieles con sus accesorios, a su llegada al país después de ser debidamente recibidos por la Empresa, previo el correspondiente contralor que ésta efectuará conjuntamente con el delegado de la Administración Pública, serán pagados por la Empresa a los proveedores de los mismos materiales, y el importe de dicho pago con más el 3 % de comisión, se incluirá en el Certificado correspondiente al mes en que la Empresa haya efectuado el pago; la Empresa, a ese efecto, transferirá al Estado la propiedad de los materiales, tan pronto como ella los reciba y pague su importe. Los gastos de transporte a pie de obra de los mencionados materiales, con más el 3 % de comisión, se incluirán en el Certificado del mes en que hayan llegado a su destino.

Los pedidos de materiales se harán estableciendo el escalonamiento de las remesas respectivas, en relación al desarrollo de los trabajos.

Liquidación anual de las utilidades de la Empresa.

Art. 6.° — Por cada año ya vencido de trabajo desde la iniciación de las obras, y por cada año sucesivo de trabajo, se determinará de acuerdo entre la Administración Pública y la Empresa, la proporción entre el importe del trabajo hecho en ese año, y el importe total de la obra según el presupuesto a que se refiere el artículo 1.°, y si, por concepto de las respectivas comisiones de 10 % y 3 %, la Empresa hubiese recibido o le correspondiera, menos de lo que importara esa misma proporción al ser aplicada a la utilidad garantizada de $ 275.000.00, el Estado deberá abonar a la Empresa, dentro del mes subsiguiente a esa liquidación, la diferencia entre una y otra cantidad. De igual manera se procederá al terminarse los trabajos, aunque fuera menor de un año el tiempo transcurrido desde la última liquidación anual del respectivo porcentaje de la utilidad garantizada.

Inspección de las obras.

Art. 7.° — Durante todo el tiempo que duren los trabajos, deberá estar en la obra un delegado de la Administración Pública, con quien pueda entenderse la Empresa, y sin cuya autorización previa, dada por escrito, no podrá aquélla iniciar ningún trabajo.

Cumplimiento de las órdenes del Delegado de la Administración Pública.

Art. 8.° — La Empresa deberá cumplir las órdenes de servicio, observaciones e instrucciones que le trasmita por escrito el delegado de la Administración Pública, debiendo acusarle recibo de ellas, dentro de las cuarenta y ocho horas.

Forma de iniciar los trabajos. Art. 9.º — Será facultativa de la Empresa la iniciación de las obras en los puntos que más le convengan, para la mayor rapidez del trabajo y previa consulta al delegado de la Administración Pública.

Nombramiento y seguro del personal. Art. 10. — El personal técnico y administrativo será nombrado por la Empresa, la que también designará al personal obrero, una mitad del cual, por lo menos, deberá ser de nacionalidad uruguaya.

Todo el personal deberá ser asegurado contra accidentes del trabajo en el Banco de Seguros del Estado.

Expropiaciones. Art. 11. — En todo lo referente a expropiaciones, adquisiciones de terrenos, indemnizaciones y extracción de piedra, tierra, arena, balasto y demás materiales necesarios para la obra, la Empresa E. Berlan & Cía. procederá como delegado y por cuenta del Poder Ejecutivo, con las mismas obligaciones de éste, y con la aprobación previa del delegado de la Administración Pública y de la Dirección General de Avaluaciones.

Utilización de herramientas y materiales existentes. Art. 12. — La Empresa E. Berlan & Cía. deberá emplear en la construcción de está línea férrea, los materiales y herramientas que se hallan depositados en la Estación Rocha, y que el Estado le entregue para el fin indicado. Los precios respectivos, al solo efecto de la comisión de 3 %, se fijarán de acuerdo con el inventario levantado por la Inspección General de Ferrocarriles en Junio de 1917.

Modificaciones y variantes en el trazado. Art. 13. — La Administración Pública podrá introducir, durante la ejecución de los trabajos, las modificaciones o variantes que juzgue convenientes, estableciendo en este caso las correspondientes correcciones en el presupuesto indicado en el artículo 1.º pero sin afectar aquellas modificaciones o variantes el desarrollo progresivo de las obras ni ocasionar perjuicios a la Empresa constructora.

Rechazo de obras. Art. 14. — Si durante la ejecución de algunas de las obras, o aún después de terminadas, se constatara que la construcción de ellas no hubiese respondido a las buenas reglas de arte o a las necesarias condiciones de seguridad, la Administración Pública podrá exigir, a expensas de la Empresa E. Berlan & Cía., la demolición y reconstrucción parcial o total de dicha obra defectuosa.

Calidad de los materiales. Art. 15. — Todos los materiales locales a emplearse en la obra, serán de primera calidad a juicio del delegado de la Administración Pública, quien para ello deberá de antemano examinarlos y recibirlos, ordenando el retiro, a expensas de la Empresa E. Berlan & Cía., de los que considerara defectuosos o inadecuados.

Alojamiento del personal del Contralor. Art. 16. — Todo delegado de la Administración Pública, para la fiscalización e inspección de las obras, deberá ser alojado dentro de la zona de trabajo por la Empresa E. Berlan & Cía., la que le proporcionará también los medios de locomoción necesarios. Los desembolsos que por tal concepto se originen serán cargados a gastos generales e incluídos en los certificados mensuales.

Autorización del Ministerio para al traspaso o cesión de la obra. Art. 17. — La Empresa E. Berlan & Cía. no podrá subcontratar, traspasar o ceder a terceros la ejecución de esta obra, o una parte cualquiera de ella, sin previa autorización de la Administración Pública, dada por escrito. La Empresa no tendrá derecho a reclamación alguna en caso de que dicha autorización le fuera denegada.

Suspensión de obras por la Empresa. Art. 18. — La Empresa E. Berlan & Cía. no podrá suspender la construcción de la obra en ningún caso, ni por ningún motivo, por más de tres meses consecutivos, salvo caso de atraso en los pagos o de fuerza mayor debidamente comprobada por la Administración Pública. Toda falta de la Empresa en cumplir esa disposición, o, salvo también dicho caso de fuerza mayor, en terminar la obra dentro del plazo estipulado, facultará a la Administración Pública para rescindir el presente contrato, sin reclamación alguna por parte de la Empresa, y quedando a beneficio del Estado la suma por ella depositada en garantía del contrato.

Indemnización por desistimiento. Art. 19. — Si por cualquier motivo y en cualquier tiempo la Administración Pública desistiera de llevar adelante la construcción de esta línea férrea, o si por cualquier razón resolviera, sin que la Empresa diera mérito a ello, rescindir el presente contrato, la Administración Pública deberá abonar a dicha Empresa una indemnización de 5 % sobre el importe de la parte de la línea que quedara por construir, tomando para esto como base el presupuesto a que se refiere el artículo 1.°.

Consecuencia de la rescisión. Art. 20. — Producida la rescisión del contrato con arreglo al artículo 18 o al artículo 19, no corresponderá a la Empresa E. Berlan & Cía. de la utilidad mínima garantizada de $ 275.000.00, sino la parte proporcional a la cantidad de trabajo hecho con relación a la totalidad de la obra. Por otra parte, dados esos mismos casos de rescisión, la Empresa transferirá al Estado los contratos por los materiales pedidos con anterioridad y aún no llegados, y el Estado los recibirá y pagará a los vendedores en las fechas que determinen dichos contratos de compra, celebrados con la Empresa con aprobación de la Administración Pública, quedando así los referidos materiales de propiedad del Estado.

Suspensión de obra por el Estado. Art. 21. — La Administración Pública tendrá en cualquier momento el derecho, previo aviso escrito de dos meses a la Empresa, de reducir en un período posterior de tiempo, el monto mensual de los trabajos y aún de suspenderlos por completo, pero nunca por más de seis meses consecutivos en cada doce meses. El plazo para la terminación de las obras será prorrogado, en el primer caso, por un tiempo igual al perdido por reducción de los trabajos, y en el segundo caso, por el doble de tiempo que dure la suspensión. También será prorrogado el plazo de terminación de las obras por el tiempo que pierda la Empresa si después de ocho días de ser entregados sus pedidos de órdenes de servicio o autorizaciones de trabajo y de compra de materiales menores, herramientas y útiles, al delegado de la Administración Pública ellos no fueran resueltos.

Los materiales contratados con anterioridad a la reducción o suspensión de los trabajos y que vayan llegando al pie de la obra, o al país los de procedencia extranjera, serán recibidos y pagados por la Administración Pública, como si dicha suspensión o reducción no se hubiese producido. La conservación de las obras y materiales durante las suspensiones que la Administración Pública decretara, será realizada por la Empresa E. Berlan & Cía. por cuenta de la Administración Pública.

Recepciones de obras. Art. 22. — Las recepciones parciales provisorias de la obra se verificarán por trozos de línea no menores de 25 kilómetros, salvo el último, que podrá, naturalmente, tener menor longitud, y tales re-

cepciones se llevarán a efecto después de transcurrir seis meses desde la terminación de los trabajos en cada uno de dichos trozos, y siempre que las obras respectivas se encontraren en perfecto estado y de acuerdo con el presente contrato. Doce meses después de las recepciones parciales se procederá, en caso de mantenerse las obras en perfecto estado, a la recepción definitiva de cada trozo. Durante esos doce meses, la Administración se hará cargo directamente de la conservación y mantenimiento de la línea, en todo lo que no sea debido a vicios o defectos de construcción, la corrección de los cuales, únicamente, correrá a cargo de la Empresa E. Berlan & Cía.

Después de la recepción provisoria de cada trozo, la Administración Pública podrá habilitarlo para el servicio público, ya sea parcial o totalmente.

Materiales y heramientas.

Art. 23. — Una vez terminadas las obras, todos los materiales sobrantes y que no tengan ulterior aplicación en la conservación de las mismas, serán retirados por la Empresa E. Berlan & Cía., la que deberá devolver al Estado su importe, en caso de haber sido incluído en los certificados mensuales; quedarán en cambio de propiedad del Estado todas las herramientas y útiles de trabajo, nuevos y usados.

Provisión de material rodado a la Empresa.

Art. 24. — La Administración Pública facilitará a la Empresa, durante el tiempo indispensable, el material rodante, (máquinas, breacks, plataformas, etc.), necesario para la buena prosecución de la obra. La erogación que se origine por este concepto será cargada a gastos generales e incluída en los certificados mensuales.

Devolución de garantía.

Art. 25. — La garantía de pesos 43.500.00 (cuarenta y tres mil quinientos pesos), o sean 49.400.00 valor nominal, en Deuda del Palacio Legislativo, depositada por la Empresa E. Berlan & Cía. en el Banco de la República por el cumplimiento de las obligaciones que toma a su cargo, le será devuelta en cantidades proporcionales al tanto por ciento de la obra ejecutada y recibida, entregándole el saldo inmediatamente después de recibida definitivamente toda la línea. Los intereses que dichos títulos devenguen pertenecerán a la Empresa E. Berlan & Cía., quien podrá al efecto disponer de sus cupones trimestralmente a medida que vayan venciendo.

Plazo para terminar la obra.

Art. 26. — El término máximo para la completa terminación de la obra, será fijado de acuerdo entre la Administración Pública y la Empresa E. Berlan & Cía., una vez que el Consejo Nacional de Administración haya prestado su aprobación al trazado definitivo de la línea. Dos meses después de dicha aprobación del trazado definitivo, y siempre que en esa época ya estuviera en vigencia el presente contrato, los trabajos de construcción de esta línea férrea, deberán estar en plena actividad y desarrollo.

Arbitraje por divergencias pendientes.

Art. 27. — La Administración Pública y la Empresa procurarán de inmediato resolver las divergencias pendientes sobre las sumas ya abonadas o a abonarse por concepto de los Certificados mensuales.

Las que no se pudieran arreglar directamente entre las dos partes serán dirimidas inapelablemente por un Tribunal de Arbitraje compuesto por un representante de cada una de las partes, los que nombrarán el tercero para el caso de discordia. Si ellos no se pusieran de acuerdo para dicho efecto, el tercero será designado por la Alta Corte de Justicia.

Arbitraje por divergencias futuras.

Art. 28. — Todas las divergencias que puedan sobrevenir en lo

sucesivo entre la Administración Pública y la Empresa E. Berlan & Cía. serán sometidas a arbitraje en las condiciones fijadas en el artículo anterior.

Vigencia del presente contrato.

Art. 29. — La vigencia del presente contrato empezará desde el día en que la H. Asamblea General autorice al Consejo Nacional de Administración para garantizar a la Empresa E. Berlan & Cía. la utilidad mínima de pesos 275.000.00 de que trata el anterior artículo 2.°, quedando entonces sin efecto ni valor alguno el contrato celebrado entre el Gobierno y la Empresa E. Berlan & Cía., con fecha 25 de Febrero de 1921. En caso, sin embargo, de que esa autorización legislativa no fuera concedida dentro de cien días a contar desde esta fecha, todo lo dispuesto en el presente contrato quedará nulo y sin influencia directa ni indirecta sobre dicho contrato de fecha 25 de Febrero de 1921, volviendo las cosas, en todo lo referente a ese mismo contrato, a su estado anterior a la formulación del presente convenio.

Montevideo, Abril 25 de 1923. (Firmado): JULIO MARIA SOSA. — SANTIAGO A. CALCAGNO. *Manuel V. Rodríguez.* — E. BERLAN & CÍA. — Es copia fiel. — *P. C. Rodríguez,* Sub - Secretario.

Observaciones favorables a la Empresa

Cabe hacer notar al examinar el anterior documento, en primer término, que la Administración Pública reconoció la justicia de la resistencia de la Empresa Berlan y Cía. a limitar el contrato a unas cuantas cláusulas dejando libradas las demás al arbitraje. Tan desatinada pretensión, que había sido causa principal de la imposibilidad del acuerdo en negociaciones anteriores, desaparecía, incluyéndose en el contrato, dentro de las previsiones posibles, todas las situaciones que pudiera crear la ejecución de la obra y no librando al arbitraje más que las disidencias futuras sobre interpretación de aquél, que no hubieran podido ser previstas.

Pero no es solo esto: el contrato implica la desautorización absoluta de varias de las pretensiones aducidas por la Administración Pública contra la Empresa Berlan y Cía. desde que concedió la ejecución de las obras.

Así, se recordará que se había sostenido que el anterior contrato era ilegal porque al cambiar los términos de la ley "Ejecución de Obra" por "Obra Hecha", incluía en ésta los gastos generales y la comisión de 10 % sobre los mismos cuando aquél no establecía nada al respecto.

En cambio, la Empresa sostenía que tanto en la locución "ejecución de obra", como en "obra hecha" estaban, implícitamente, comprendidos los gastos generales, por ser inseparables de la ejecución de la obra.

No obstante, en el nuevo contrato, se estableció que el Estado abonaría a la Empresa Berlan y Cía. el importe de la ejecución de la obra y gastos generales justificados con más la comisión de 10 % !

Pero hay más aún: se recordará también que la Administración Pública había sostenido que el contrato era violatorio de la ley porque ponía a cargo del Estado el costo de las herramientas y la comisión de 3 % sobre aquél cuando la ley solo hablaba de materiales y no adjudicaba comisión a la Empresa sino por éstos.

Sin embargo, en el nuevo contrato

(artículo 2.o) se estableció que el Estado pagaría los materiales y las herramientas con la comisión de 3 %.

Es la más rotunda y paladina confesión de la absoluta injusticia con que se había procedido impugnando el contrato por ilegal, desde los dos puntos de vista expresados.

Y ese fué uno de los motivos invocados para la rescisión del contrato primitivo.

Pero se dirá, tal vez, que lo que era ilegal en el primer contrato resultaba legal en el segundo, desde que éste fué sometido a la aprobación legislativa.

Si así se razonara, contestaríamos que el argumento es falso porque se basa en un hecho falso, pues el contrato no fué sometido a la aprobación legislativa. Solo se requirió aprobación legislativa para el proyecto siguiente, que fué el sancionado por el Cuerpo Legislativo:

''El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

''Artículo 1.° — Autorízase al Consejo Na-
'' cional de Administración para garantizar a
'' la Empresa E. Berlan & Cía., como Contra-
'' tista de la construcción del Ferrocarril San
'' Carlos - Rocha, una utilidad no menor de
'' $ 275.000.00 (doscientos setenta y cinco mil
'' pesos), por concepto de la comisión de 10 %
'' que le corresponde por ejecución de obra y
'' de la de 3 % que le corresponde por adqui-
'' sición de materiales de construcción, de acuer-
'' do con la ley de 30 de Enero de 1919.

'' De manera que si dichas comisiones arro-
'' jaran en total una suma inferior a la indi-
'' cada de $ 275.000.00, el Estado deberá abo-
'' nar a la Empresa E. Berlan & Cía. la dife-
'' rencia entre tales sumas.

''Art. 2.° — Derógase del inciso 2.° del ar-
'' tículo 4.° de la ley ya citada la disposición
'' por la cual quedaba también de cargo de los
'' Contratistas la adquisición de los materiales
'' de explotación, mediante la misma comisión
'' de 3 % aplicada a la adquisición de los
'' materiales de construcción.

''Dichos materiales de explotación serán ad-
'' quiridos directamente por el Estado.

''Art. 3.° — Modifícase la parte final del
'' artículo 5.° de la expresada ley de 30 de
'' Enero de 1919, en el sentido de que la reali-
'' zación de los ''Bonos Ferrocarrileros'' a que
'' el mismo artículo se refiere, se podrá efec-
'' tuar a un tipo no menor de 88 % de su
'' valor nominal.

''Art. 4.° — Comuníquese, etc. — SANTIAGO
'' A. CÁLCAGNO''.

Además, el mensaje que acompañó este proyecto, se encargaba de concretar los únicos puntos en que el nuevo contrato modificaba la ley de 30 de Enero de 1919, por lo cual requería sanción legislativa. He aquí lo que dice al respecto:

''Dos puntos de ese contrato requieren, sin
'' embargo, a juicio de este Consejo, sanción
'' legislativa.

''El primero es el que se refiere a la garan-
'' tía por parte del Estado de una ganancia
'' no menor de doscientos setenta y cinco mil
'' pesos ($ 275.000.00), (artículo 2.°), para
'' la Empresa y por la totalidad de la obra,
'' ganancia que puede considerarse como razo-
'' nable y encuadrada, más o menos, dentro de
'' la comisión de 10 % sobre ejecución de obra
'' y de 3 % sobre compra de materiales de
'' contrucción, que asigna a los Contratistas la
'' mencionada ley.

''Los materiales de explotación que dicha
'' ley acopla a los referidos materiales de cons-
'' trucción, han quedado eliminados del nuevo
'' convenio, dejando al Estado en libertad de
'' adquirirlos directamente, en su oportunidad,
'' y es éste precisamente el segundo de los pun-
'' tos que se someten a la consideración de
'' V. H. por entrañar una modificación a la
'' ley.

''Por otra parte, el artículo 5.° de la misma
'' ley de 30 de Enero de 1919 dispone que para
'' el pago de las obras del Ferrocarril San Car-
'' los - Rocha se emitirán ''Bonos Ferrocarrile-
'' ros'', cuyos títulos no podrán ser realizados
'' a un tipo no menor del 95 % de su valor
'' nominal.

''Ante la imposibilidad evidente de obtener

" su colocación al tipo indicado, y con el pro-
" pósito de disponer de los fondos que sean
" necesarios para el pago de los trabajos, el
" Consejo solicita de V. H. quiera modificar
" el tipo establecido para la realización de
" aquellos títulos, fijándolo en el 88 % de su
" valor nominal.

"Solicita, asimismo, este Consejo, quiera
" V. E. prestar a este asunto su preferente
" atención, en el interés de realizar cuanto an-
" tes una obra tan reclamada como es la cons-
" trucción del citado ferrocarril, destinado a
" servir una rica e importante zona del país".

De consiguiente, según mensaje del Consejo Nacional que firmaba el Ministro Calcagno, el nuevo contrato no requería modificación de dicha ley sino en estos tres puntos, pues como se ha visto, no eran dos, a pesar de afirmarlo así:

1.o — En cuanto fijaba a la Empresa una ganancia mínima.

2.o — En cuanto eliminaba del contrato los materiales de explotación, a pedido de la Empresa.

3.o — En cuanto modificaba el tipo de colocación de los "Bonos Ferrocarrileros"

En todo lo demás, el nuevo contrato estaba de acuerdo con la ley de 30 de Enero de 1919

Luego, el pago de los gastos generales y de las herramientas con la comisión de 10 % sobre los primeros y de 3 % sobre los segundos, estaba comprendido en la ley de 30 de Enero de 1919, como siempre lo sostuvo la Empresa Berlan y Cía., mientras la Administración Pública sostenía la ilegalidad de esa parte del contrato primitivo, y lo alegó como fundamento para su rescisión

Más claro: en el artículo 1.o de la ley de 30 de Enero de 1919, se imponía al Estado la obligación de pagar a la Empresa Berlan y Cía. la ejecución de obra y comisión de 10 % sobre la misma, y los materiales con una comisión de 3 % sobre el costo de éstos.

En el contrato primitivo se agregó, por considerarlos incluídos en la ejecución de obras, los gastos generales; y las herramientas por considerarlas incluídas en los materiales.

La Administración Pública que había celebrado el contrato, protestó contra esas inclusiones declarándolas ilegales, y llegó a buscar en ellas fundamento para rescindir el contrato primitivo.

Ahora bien: el artículo 1.o de la ley de 31 de Julio de 1923, emplea los mismos términos que el artículo 1.o de la ley de 30 de Enero de 1919: habla de ejecución de obra y de materiales, fijando una comisión de 10 % sobre la primera y de 3 % sobre la segunda.

Sin embargo, el Ministro Calcagno firmó el nuevo contrato en el que se declaraba incluídos los gastos generales en la ejecución de obras con la comisión de 10 %, y las herramientas en los materiales con la comisión de 3 %.

Prueba esto, en forma incontestable, la falta completa de fundamento de las acusaciones que bajo tal concepto se formularon contra la Empresa Berlan y Cía., la sinrazón absoluta de la rescisión fundada en esos argumentos, cuya falsedad al fin y a la postre, como se ha visto, se reconoció paladinamente; y la mala voluntad recalcitrante con que tropezó la Empresa Berlan y Cía., mala voluntad traducida en procederes como los que acabamos de poner en evidencia, y que obstaculizó constantemente la gestión empeñosa de aquella para realizar la obra en las mejores condiciones.

Bueno es recordar también que al discutirse en la Cámara de Representantes el proyecto que se transformó en la ley de 31 de Julio de 1923, como alguien hiciera notar que el Poder Ejecu-

tivo no estaba dentro de la ley contratando nuevamente con la Empresa Berlan y Cía. sin nueva licitación, el diputado Arena pronunció estas significativas palabras:

"El escrúpulo del señor diputado García
" Selgas es si el Poder Ejecutivo está dentro
" de la ley contratando sin previa licitación;
" pero lo que hay es esto: la licitación, ya por
" la ley, se dió a esta Empresa para esta obra.
" Ahora, para resolver dificultades, hubo nece-
" sidad de modificar el primitivo contrato,
" *pero el derecho adquirido por la Empresa ya*
" *existe*".

No es posible decir más claramente que el decreto de rescisión del primitivo contrato era inconsulto y nulo, desde que aún después de dictado, estaba subsistente el derecho adquirido por la Empresa Berlan y Cía. en la licitación que le fué adjudicada y dió lugar al primitivo contrato!

Reanudación de los trabajos

No bien quedó aprobado el nuevo contrato, la Empresa Berlan y Cía. hubiera deseado reanudar los trabajos y darles vigoroso impulso.

Mientras aquel se tramitaba, en las distintas conferencias entre los representantes de aquélla y los de la Administración Pública, los primeros opusieron como objeción al régimen proyectado, las demoras que para la realización de cualquier obra o para la adquisición de cualquier material produciría la tramitación consiguiente a la sujeción absoluta en que la Empresa quedaría respecto de la Administración, ya que sería un simple ejecutor de sus resoluciones; pero se contestaba, invariablemente, que el Jefe de la Oficina de Contralor, que residiría en el mismo sitio de la ejecución de los trabajos, actuaría con plena independencia, pudiendo resolver, por si solo, cualquier dificultad y resolver cualquier solicitud.

Bien pronto veremos que no pasaron así las cosas; que un régimen de absoluta centralización, de inflexible subordinación gerárquica y de completa inhibición del Jefe del Contralor, hizo que para las cosas mas nimias hubiera que llegar hasta el Consejo Nacional, produciéndose un expediente abrumador que fué, permanentemente, rémora de los trabajos y esterilizador de todos los buenos deseos de la Empresa.

Es necesario que se comprenda bien lo que tal régimen significaba.

No para casos difíciles, importantes y creadores de seria responsabilidad a cargo de los funcionarios encargados de resolverlos: aún para simples detalles, los asuntos debían seguir esta peregrinación ascendente y descendente:

1.o — De la Empresa al Contralor.

2.o — Del Contralor a la Dirección de Ferrocarriles.

3.o — De la Dirección de Ferrocarriles al Ministerio de O. Públicas.

4.o — Del Ministerio a la Comisión de Obras Públicas del Consejo Nacional.

5.o — Del Consejo Nacional al Ministerio.

6.o — Del Ministerio a la Dirección de Ferrocarriles.

7.o — De la Dirección de Ferrocarriles al Contralor.

8.o — Del Contralor a la Empresa.

Si a ésto se agrega que con frecuencia el Ministerio oía al Fiscal y que a veces desde que se adoptaba resolución hasta que se le comunicaba a la Empresa transcurría más de un mes, se podrá comprender el tiempo que se perdía en todo ese ajetreo, traduciéndose

en recargo de costo de la obra, por la gravitación de los gastos generales.

Por lo demás, la simple designación del Jefe del Contralor, indispensable para dar impulso a los trabajos desde que nada podía hacer la Empresa sin su intervención directa, fué motivo de demoras.

En Abril había sido firmado el contrato, y, como la obra requería aprobación legislativa, hubiera sido juiciosa previsión realizar las gestiones para el nombramiento de dicho funcionario mientras aquella se conseguía, con el objeto de efectuar su designación inmediatamente de sancionada la ley.

Sin embargo, dictada la ley el 31 de Julio de 1923, recién el 14 de Setiembre se comunicó a la Empresa E. Berlan y Cía. la designación del Jefe de Contralor, y recién después de esa fecha se pudieron adoptar las medidas necesarias para trasladar los almacenes y las herramientas existentes en Rocha a San Carlos, lo que se hizo en carreta de bueyes, por no tener otros medios de movilidad, requiriendo no menos de cuatro meses aproxidamente tal operación .

En tan precarias condiciones debía trabajar la Empresa y, no pudiendo realizar milagros, se veía seriamente obstaculizada en la ejecución de la obra.

Adquisición de carpas

Eran éstas, indispensables para alojar al personal obrero, que debía residir al pié de la obra y al que no se podía mantener a la intemperie.

Las carpas de que la Administración disponía estaban en tal estado que cualquier compostura resultaría más gravosa que la adquisición de nuevas, por lo cual el 13 de Diciembre de 1923 pedimos autorización para comprar 50 carpas que don Vicente Salvo ofrecía con opción a 100 más; pero cuando recién más de un mes después se autorizó la compra, en 26 de Enero de 1924, sólo fué por 10 carpas, con lo que resultó que aquél no mantuvo la oferta, como lo comprueba la siguiente nota:

''Montevideo, Febrero 1.º de 1924. — Seño-'' res E. Berlan & Cía. — Acusamos recibo de '' su atenta fecha 30 ppdo., por la que tienen '' a bien encomendarnos la confección de 10 '' carpas, según nuestro presupuesto de fecha '' 9 de Enero, el que se nos pidió por 50 car-'' pas con opción a 100, sobre las bases men-'' cionadas obtuvimos de la fábrica de lonas '' y carpintería precios especiales, teniendo en '' cuenta la cantidad que se solicitaba.

''Sobre la base de 10 carpas dichos señores '' nos cotizan un aumento que motiva un alza '' de $ 4.00 por carpa.

''Al confeccionar las carpas con la lona Na-'' cional de nuestra propuesta del 9 de Enero, '' serían entregadas dentro de dos meses.

''En cambio, podemos ofrecerles la misma '' cantidad de carpas a ser entregadas en un '' mes con un aumento de $ 1.00 por cada una, '' motivado por la diferencia que nos cobran '' por los armazones, con la lona Marinero nú-'' mero 6, (norte americana), cuya muestra '' adjuntamos y reputamos de calidad superior '' a la Nacional. Esta oferta podemos hacerla '' debido a tener existencia de la lona mencio-'' nada comprada en época favorable.

''Con respecto a la lona Nacional, mante-'' nemos en todos sus términos la propuesta de '' Enero 9, siempre que se trate de la confec-'' ción de 50 carpas, porque entonces la Fá-'' brica de lona y la carpintería nos mantienen '' los precios cotizados en esa oportunidad. Es-'' perando su resolución al respecto, saludamos '' atte. — S. S. S. (Firmado): VICENTE SALVO '' E HIJOS''.

Se optó, en consecuencia por la compra a la casa Evans Thornton y Cía., pero solo de 20 carpas, cuando se pedían 50 y debiendo recibirse aquellas del exterior, recién llegaron las carpas a los

almacenes de la Empresa el 26 de Abril de 1924. En consecuencia, desde que la Empresa inició la gestión para ello transcurrieron cuatro meses y medio. *Cuatro meses y medio* para adquirir veinte carpas, y se necesitaban por lo menos cincuenta!

Ponemos este caso como ejemplo de la forma en que se satisfacían las exigencias de la Empresa, fundadas en necesidades indiscutibles de la obra, y cómo se dificultaba su acción, lo que no impedía luego atribuirle la demora en la ejecución de aquella.

Material Decauville

Este material, absolutamente indispensable, dió lugar también a dificultades y regateos.

El material viejo que se había dado a la Empresa requería reparaciones, lo que exijía personal de herrería y además la compra de repuestos. Sin embargo, durante algún tiempo la Empresa solo pudo disponer de un herrero, y para autorizar los servicios de otro fué necesario consultar al Ministerio, si bien justo es reconocer que ésta vez se procedió con rapidez.

Aunque se necesitaban muchas vagonetas, la primera autorización, de 25 de Setiembre de 1923, fué sólo para comprar seis. En 1.o de Diciembre de 1923 se autorizó la compra a la casa Price y Cia. de 20 vagonetas sin freno, por $ 75 cada una, haciendo saber, además, la Oficina de Contralor, que gestionaba del Consejo Nacional la liberación de derechos para esas vagonetas.

En 21 de Diciembre, la Empresa se veía obligada a insistir sobre la urgencia de la adquisición cuya tramitación llevaba ya un mes, tratándose de 20 vagonetas y necesitándose cuatrocientas!

Por fin en 25 de Enero de 1924 la Dirección de Ferrocarriles comunica a la Empresa que ha llamado a licitación restringida para 200 vagonetas sin freno y 50 con freno, de trocha Mt. 0.60. Pero todavía el 28 de Abril, la Empresa se ve obligada a reclamar la provisión de las vagonetas y a señalar las dificultades con que tropezaba en su acción, en la nota siguiente:

''San Carlos, Abril 28 de 1924. — Señor Di- '' rector de Ferrocarriles, ingeniero CARLOS '' BONASSO. — Muy señor nuestro: Tenemos el '' agrado de acusar recibo de su nota 906 del '' 23 del actual.

''En contestación adjuntamos copia de nues- '' tras notas números 20 - 2 - 142 de fecha 31 '' de Marzo ppdo. y 22 - 2 - 146, del 2 del ac- '' tual, dirigida a la Oficina de Control, cuyas '' notas ilustrarán a usted respecto de los mo- '' tivos que impiden la intensificación de los '' trabajos, contrariando los deseos y en conse- '' cuencia los intereses de la Empresa.

'' En cuanto a las vagonetas a que Vd. hace '' referencia en su citada, la Empresa no tiene '' hasta el presente, ninguna noticia oficial de '' que se haya efectuado su adquisición, y '' nuestra situación respecto a ese material es '' la misma a la comunicada al señor Jefe del '' Control en nota N.ª 26/1/243 de fecha 7 de '' Diciembre del año ppdo.: cuya copia tam- '' bién adjuntamos, con la sola diferencia de '' haber aumentado a tres el número de herre- '' ros que se han ocupado en las reparaciones '' del Decauville disponible.

'' Hacemos notar a Vd. que las veinte va- '' gonetas a que se refiere el primer párrafo '' de la nota citada, nunca fueron adquiridas, '' por haberse negado la respectiva autoriza- '' ción.

'' Se han necesitado pues, cinco meses para '' adquirir las setenta vagonetas anunciadas en '' su nota, sobre las cuales no tenemos noti- '' cias se haya efectuado remisión.

'' Otro tanto ha sucedido con nuestro pedido '' de carpas y casillas para alojamiento del '' personal obrero, lo cual podemos recién sa- '' tisfacer, después de largas gestiones y en '' atención a una autorización especial del se- '' ñor Ministro de Obras Públicas, a quien nos

"dirijemos, recientemente, obligados por las "protestas del personal.

"Debe agregarse a lo expuesto la disminu-"ción que sufren nuestros pedidos para llenar "las necesidades de la obra, la falta de pla-"nos de las construcciones que tenemos que "ejecutar, la compra a largos plazos que im-"pone el sistema de la licitación agravada "con la liberación de derechos, hasta para las "adquisiciones de poco valor, lo que ocasiona "apreciables pérdidas de tiempo, circunstan-"cias éstas que rogamos se sirva tener en "cuenta esa Dirección, cada vez que quiera "observar la lentitud con que se llevan a cabo "los trabajos, sin tener en cuenta, al parecer, "que los motivos que determinan esa lentitud "no son imputables a la Empresa.

"Una vez provista la Empresa de todos los "elementos de trabajo indispensables, elevará "a 700 el número de obreros, lo que podrá ha-"cerse cuando lleguen a nuestro poder las he-"rramientas recientemente adquiridas a los se-"ñores Evans, Thornton y Cía., y que pueda "disponer de las 300 vagonetas que Vd. se sir-"ve anunciarnos en la nota que contestamos. "— Saludamos a Vd. muy atentamente. (Firmado): *E. Berlan y Cía.*".

Fué recién con fecha 20 de Mayo de 1924 que la Empresa se enteraba del resultado de la licitación por la siguiente nota:

"San Carlos, Mayo 20 de 1924. — Señores "E. Berlan y Cía. — Presente. — A los efec-"tos que haya lugar transcribo a Vds. la si-"guiente resolución del Consejo N. de Admi-"nistración:

"Ministerio de Obras Públicas. — Monte-"video, Marzo 26 de 1924. — Visto el con-"trato ad-referendum que para la provisión "de 200 vagonetas volcadoras sin freno y 50 "con freno, ha celebrado la Dirección de Fe-"rrocarriles con los señores Ernesto Quincke "y Cía., cuya propuesta por la suma de pesos "10.160.00, — fué aceptada por resolución "de fecha 26 de Febrero ppdo., en virtud de "ser la más ventajosa de las presentadas a la "respectiva licitación: El Consejo Nacional "de Administración, RESUELVE: Aprobar en "todas sus partes el referido contrato. — Por "el Consejo. — SOSA. — S. A. CALCAGNO. — "*Manuel V. Rodríguez*, Secretario".

"Las vagonetas de la referencia ya se en-"cuentran en el Puerto de Montevideo, de-"biendo muy en breve ser remitidas a esta lo-"calidad, de cuya remisión daré oportuno avi-"so a Vds. para su retiro de la Estación del "Ferrocarril. — Saludo a Vds. muy atenta-"mente. (Firmado): J. M. RAMASSO".

Cabe hacer notar que adoptada la resolución, por el Consejo Nacional el 26 de Marzo, recién el 20 de Mayo, casi dos meses después, era comunicada a la Empresa, y que las vagonetas solo llegaron a los Almacenes de aquella, el 13 de Junio, habiendo transcurrido cinco meses desde que se decidió la licitación y ocho meses desde que la Empresa señaló la necesidad urgente de todos esos elementos de trabajo.

Entre tanto, pesaban sobre la Empresa Berlan y Cía. las reclamaciones y las protestas por la lentitud de la ejecución de la obra, denunciándose repetidas veces en la prensa, su morosidad y el escaso número de hombres que ocupaba, como si fuera posible contratar brazos para tenerlos inútiles por falta del material necesario para la ejecución de la obra.

Violación del contrato

En 12 de Enero de 1924 el Consejo Nacional dictaba un decreto por el cual se determinaba que para los trabajos de movimiento de tierra se llamase a licitatación.

Era una simple violación flagrante del contrato que imponía el procedimiento de la licitación para la adquisición de materiales cuando aquel disponía que los precios de la mano de obra se establecerían de acuerdo entre la Administración y la Empresa (Artículo 4.° del contrato).

El Contralor contestó las fundadas ob-

jeciones de la Empresa con el argumento formidable de que si el contrato no imponía la licitación tampoco la prohibía, criterio curioso de acuerdo con el cual los contratos obligan no solo a todo lo que establecen sino a todo lo que no prohiben!

Reclamando de tal resolución, la Empresa Berlan y Cía. dirigió con fecha 26 de Febrero al Consejo Nacional el siguiente escrito que insertamos íntegro porque agota la cuestión planteando y resolviendo el caso en términos intergiversables e incontestables:

" Montevideo, Febrero 26 de 1924. — Excmo. " Señor Ministro de Obras Públicas, Ingenie- " ro Santiago A. Calcagno. — Señor Ministro: " Hemos sido enterados por el señor Jefe del " Control de las obras del Ferrocarril de San " Carlos a Rocha, del decreto dictado por V. E. " con fecha 12 de Enero ppdo., por el que se " resuelve la aplicación del procedimiento de la " licitación para los trabajos de movimiento de " tierra.

" Confesamos que no es sin marcado desa- " liento que consideramos el hecho de que, ha- " biéndose expresado recientemente, en un nue- " vo contrato, después de madura reflexión y " de largas deliberaciones, la voluntad de las " partes, surja una desavenencia respecto de " cláusula tan clara en su texto y en su es- " píritu que no puede tener dos intrepretacio- " nes para ninguna persona que la estudie con " ánimo desapasionado, por lo cual, excluída " como está para nosotros toda sospecha de " mala fe, tenemos que creer en la existencia " de prevenciones injustificadas contra una " Empresa que no solamente hace lo posible " por llenar sus obligaciones, sino que se exce- " de en el cumplimiento de las mismas.

" La prueba mejor de la razón que nos asis- " te al no admitir el procedimiento de la lici- " tación para los trabajos de movimiento de " tierra, está en que la tesis contraria pasa " de un artículo u otro del contrato, sin hallar " fundamento definitivo, y así, mientras el se- " ñor Jefe del Control lo apoya en el artícu- " lo 2.º, el Ministerio, en el decreto que con- " testamos, pretende hacerlo invocando el ar- " tículo 17, igualmente ajeno al caso de que " se trata.

"Esto se halla, expresa y categóricamente, " previsto en el artículo 4.º, que ofrece dos for- " mas para la fijación de los precios, a saber:

"1.º — Cuando se trata de los salarios del " personal, precios de los trabajos a destajo " o en otra forma y gastos generales debida- " mente justificados, "los precios se fijarán " por acuerdo entre la Administración Públi- " ca y la Empresa Berlan".

" 2.º — Para la adquisición de los materia- " les de construcción, herramientas y demás " útiles de trabajo "se efectuarán en los ca- " sos de importancia licitaciones públicas o " restringidas".

" Son demasiadas claras las palabras para " que admitan dos interpretaciones. Se ha es- " tipulado que la licitación solo se aplicará a " los materiales de construcción, útiles y he- " rramientas, y eso en caso de importancia. " Se ha estipulado que los trabajos a destajo " o en otra forma, se pagarán según el precio " que acuerde la Administración Pública con " la Empresa. Sin embargo, aquella pretende " imponer la licitación a casos que no se re- " fieren a compra de materiales, útiles o he- " rramientas.

" En cuanto al artículo 17, del contrato, " ninguna relación tiene con el punto que se " discute. El hecho de que diga, ese artículo, " que la Empresa no podrá subcontratar total " ni parcialmente la obra sin autorización es- " pecial de la Administración Pública, faculta " a ésta para no permitir los subcontratos, pe- " ro no para modificar por su sola voluntad " el artículo 4.º, del contrato, imponiendo a la " Empresa obligaciones que han sido excluídas " para casos como el que motiva esta discu- " sión.

" Por lo demás, el H. Consejo Nacional cuan- " do autorizó, por decreto de 14 de Noviembre " del año último, los subcontratos de obras, " lo hizo diciendo:

" Ministerio de Obras Públicas. — Monte- " video, 14 de Noviembre de 1923. — Vista la " precedente nota de la Dirección de Ferroca- " rriles transcribiendo el escrito de la Empre- " sa E. Berlan y Cía., relativo a los sub-con- " tratos de obras para la construcción de la " línea férrea de San Carlos a Rocha, — El " Consejo Nacional de Administración, RESUEL- " VE: Declarar que los convenios que se hagan

" con terceros para la ejecución de los movi-
" mientos de tierra en trozos no mayores de
" un kilómetro o de un costo que no exceda de
" $ 10.000.00, serán considerados como traba-
" jos a destajo y se regirán por lo que deter-
" mina el artículo 4.° del contrato respectivo.
" —Comuníquese. — Por el Consejo: SOSA.—
" S. A. CALCAGNO. — *Manuel V. Rodríguez*, Se-
" cretario".

"Según ésto, la cuestión ha sido resuelta de
" antemano por un decreto del H. Consejo Na-
" cional, contra el cual no caben resoluciones
" contrarias del Ministerio.

" Ese decreto dice que los sub-contratos pa-
" ra la ejecución de movimiento de tierra, en
" trozos no mayores de un kilómetro o cuyo
" costo no exceda de diez mil pesos ($
" 10.000.00), serán considerados como traba-
" jos a destajo y se regirán por el artículo 4.°
" del contrato respectivo.

" ¿Qué dice el artículo citado?

" Que los precios de los trabajos a destajo
" se fijarán de acuerdo entre la Administra-
" ción Pública y la Empresa. Luego, tal y no
" otro, es el procedimiento a seguir en el caso.

" Expresa el decreto que impugnamos, que
" las licitaciones pueden no ser públicas y que
" de cuarquier modo "llenarían el objeto de
" ilustrar a las partes sobre el precio real de
" cada trabajo a efecto de su determinación
" posterior".

" A esto contestamos que, públicas o priva-
" das, las licitaciones han de ser efectivas,
" y no comprendemos que se realicen tan solo
" como tanteos para conocer precios, pues de
" ese modo el procedimiento se desprestigia
" concluyendo porque nadie querrá presentar-
" se a él, tienen siempre el mismo efecto: que
" nos encadenan a contratos para cuya resci-
" sión es necesario seguir un pleito.

" Cierto es que se dirá que, exigiendo una
" garantía al adjudicatario del trabajo, que-
" da conjurado todo peligro para la Empresa,
" pero ésto no es así porque a la Empresa no
" le interesa ganar pleitos ni lucrar con ga-
" rantías, sino ejecutar la obra con toda regu-
" laridad, libre de las dificultades e inconve-
" nientes que puedan crearle contratistas de
" mala fe.

" En cuanto a que se tome la licitación sim-
" plemente como un medio de conocer precios,
" ya decimos en el párrafo anterior que nos
" perece un sistema inaceptable; pero, por lo
" demás, si la Administración Pública lo que
" no es creible dado que sus técnicos intervie-
" nen en numerosas obras, y saben los precios
" mejor que nadie, necesitan recurrir a ese
" procedimiento, puede hacerlo por su cuenta
" y solicitar precios privadamente, para for-
" marse juicio a los efectos de acordar luego
" con la Empresa los precios definitivos.

" ¿Qué temor puede inspirar al Ministerio
" el procedimiento que fija el artículo 4.° en
" su parte primera y que la Empresa reclama
" con todo derecho? La Empresa, por sí sola,
" no puede hacer nada, desde que los precios
" han de fijarse de común acuerdo. Luego, so-
" lamente una desconfianza invencible en sus
" propios técnicos que no puede existir y que
" sin duda no existe, podrá explicar un temor
" semejante.

" Por lo demás, la Empresa ha manifestado
" categóricamente al señor Ingeniero Jefe del
" Contralor *que acepta cualquier precio que*
" *se fije siempre que se encuentren obreros*
" *que lo acepten*, y en la certidumbre de que
" ni la Empresa ni la Administración preten-
" derán señalar salarios que importen una ex-
" plotación de los trabajadores.

" Por las precedentes consideraciones y las
" aducidas en nuestro anterior escrito al señor
" Jefe del Contralor, planteamos formalmente
" nuestra disidencia con el decreto de 12 de
" Enero de 1924, y solicitamos de V. E. se
" sirva elevar esta nota, con todos sus antece-
" dentes, a la consideración del H. Consejo Na-
" cional. Saludamos a V. E. atentamente. —
" (Firmado): *E. Berlan y Cía.*".

A pesar de tan sólidas razones, a pesar de la letra y del sentido intergiversables del contrato, el Consejo Nacional insistió en la imposición de las licitaciones para el movimiento de tierra y precios de los trabajos.

La Empresa, como se ha visto, había llegado, en su empeño por demostrar que ningún interés inconfesable la guiaba al pretender que se respetara el contrato, a renunciar el derecho de fijar los precios de acuerdo con la Administración Pública. "Realice las licitaciones ésta, como medio de exploración y fije luego el precio, que la Empresa se somete de antemano a él, pues lo que no

acepta es verse en el caso de celebrar contratos con licitadores que no le ofrecieran plena confianza, tratándose de convenios con pequeños contratistas que excluyen la concurrencia de firmas reputadas que aseguren plenamente su cumplimiento".

No se podía proceder con mayor lealtad, pero el Consejo Nacional, ya lo hemos dicho, persistió en su error y haciendo tabla rasa del contrato, impuso la licitación para aquello en que aquél la excluía dejando las soluciones libradas al acuerdo entre las partes.

Era una ocasión tentadora para poner en situación difícil al Estado, llevándolo a un pleito en el que todas las ventajas estaban de parte de la Empresa Berlan y Cía., ya que ningún tribunal respetuoso de las leyes, y de los contratos que son la ley de las partes, podía declarar que el régimen aplicable a la adquisición de materiales y herramientas debía ser aplicado a la mano de obra, que tenía, por expresa determinación de las partes, un régimen diferente.

Pero se dirá tal vez: si la Empresa Berlan y Cía. había de concluir aceptando el temperamento impuesto por la Administración a pesar de ser opuesto al contrato ¿porqué no lo hizo desde el primer momento evitando demoras e inconvenientes en la ejecución de la obra? La respuesta es fácil: la Empresa no solo juzgaba que el derecho estaba de su parte sino que creía que el régimen adoptado por el contrato, era, como lo demostró, el más conveniente. La cuestión era tan clara que no podía concebir el empecinamiento del Consejo Nacional en persistir en la violación del contrato. Sin embargo, cuando vió que ésto era así, antes que mantenerse dentro de su derecho con la perspectiva de una larga demora en los trabajos, se sometió a la injusta resolución. Mientras creyó posible la rectificación del error, sostuvo su derecho. Cuando vió que solo mediante un pleito sería reconocido prefirió abandonarlo.

De cualquier modo, queda en evidencia que la razón, el desinterés, el espíritu conciliador estuvieron de parte de la Empresa Berlan y Cía. en ésto como en todo, y faltó, en ésto como en todo, a la Administración Pública.

Debemos agregar, cerrando este capítulo, como algo que corona la obra de aquella en lo relativo a esta incidencia *que cuando se realizó la licitación resultó que los precios de las propuestas eran más altos que el precio provisorio que después de mucho bregar había conseguido la Empresa que se fijase para evitar la paralización completa de los trabajos mientras se resolvía el incidente.*

Es lo que comprueba en forma terminante el siguiente decreto:

"Ministerio de Obras Públicas. — Montevideo, Junio 11 de 1924. — Vistos los antecedentes relacionados con la licitación restringida efectuada por la Empresa E. Berlan y Cía., para la ejecución de los movimientos de tierra del kilómetro 18 en adelante, motivadas por la construcción de la línea férrea de San Carlos a Rocha, — y manifestando el Jefe del Contralor de las referidas obras y la Dirección de Ferrocarriles en los precedentes informes, que los precios de las propuestas presentadas son elevados por lo que deben ellas ser desestimadas, y que a fin de no demorar más esos trabajos podría facultarse a la Empresa para sub-contratarlos mediante los precios aprobados al efecto. — El Consejo Nacional de Administración, RESUELVE: Rechazar las propuestas presentadas y autorizar la prosecución de los trabajos de movimiento de tierra desde el kilómetro 18 al kilómetro 25, mediante los precios aprobados por resolución de fecha 3 de Octubre ppdo. — Comuníquese y vuelvan estos antecedentes a la Dirección de Ferrocarriles a sus efectos. — Por

" el Consejo SOSA. — S. A. CALCAGNO. —
" *Manuel V. Rodríguez*, secretario".

Movimientos de tierra

Estas divergencias ocasionadas por el desconocimiento de las disposiciones claras y terminantes del contrato fué causa de la lentitud en el trabajo relativo a los movimientos de tierra, lentitud que necesariamente debía prolongar considerablemente la ejecución de la obra.

La Empresa obtenía las autorizaciones para ese trabajo con dificultad, como si se tratase de ventajas que obtuviera y no de actos absolutamente necesarios para desempeñar su cometido, debiendo más de una vez amenazar con despedir a los obreros y aún teniendo que cumplir esa amenaza por no estar en condiciones para darles trabajo.

La primera autorización fué para trabajar entre el kilómetro 1.407 y el 2.136 como lo expresa la siguiente nota del Contralor en la que se dan precios provisorios, reservándose la Administración Pública el adoptar "otro temperamento". Era el temperamento de la licitación, opuesto al contrato, y que dió, como se ha visto, el resultado famoso de precios más altos que los determinados directamente. Dice así la nota:

"San Carlos, Setiembre 17 de 1923. — Señores E. Berlan y Cía. — San Carlos. — " El suscrito pone en conocimiento de la Empresa E. Berlan y Cía. en virtud de la urgencia reclamada por el Ministerio de Obras " Públicas para la prosecución de las obras " del Ferrocarril San Carlos - Rocha, hace saber a esa Empresa que desde ya debe tomar " las providencias del caso para dar cumplimiento a lo dispuesto por la Superioridad".

" Habiendo examinado detenidamente el trozo de terraplén en construcción comprendido " entre los kilómetros 1.407.50 y 2.136 punto de arranque de los trabajos y teniendo " muy presente que no es posible hacer uso de " préstamos, ya sea por la altura considerable " del terraplén, como por hallarse los préstamos ya realizados convertidos en pequeñas " lagunas, con esta fecha el Representante de " la Administración Pública, autoriza a esa " Empresa para completar la construcción del " terraplén de la referencia, recabando para el " objeto el material necesario dentro de la superficie comprendida en el perímetro del tereno destinado a la futura estación San Carlos. — Si bien es cierto que la extracción " del material se halla a una regular distancia del punto donde se dará principio a las " obras de tierra, no es menos cierto que no " existe otro paraje de extracción más adecuado y propicio para los fines indicados".

" La Empresa procederá en este caso especial de acuerdo con las instrucciones impartidas en el terreno sobre el punto de que se " trata".

" Debido a la urgencia señalada, se aceptan " los precios unitarios siguientes:

M3 de tierra	con	trasp.	de	100	Mts.	$	0.30
Id.	»	»	»	» 200	»	»	0.32
Id.	»	»	»	» 300	»	»	0.34
Id.	»	»	»	» 400	»	»	0.37
Id.	»	»	»	» 500	»	»	0.40
Id.	»	»	»	» 600	»	»	0.43
Id.	»	»	»	» 700	»	»	0.47

" Queda entendido que los referidos precios " unitarios deben considerarse como provisorios y ellos no servirán de base para la prosecución de las obras de tierra, por cuanto " podrán mejorarse adoptándose otro temperameto en beneficio de los intereses del Estado".

" Es cuanto comunico a esa Empresa para " su cumplimiento".

" Saluda a Vds. muy atte. — (Firmado): CARLOS BONASSO".

Pocos días después sin embargo, el Contralor autorizaba el trabajo entre el kilómetro 2.800 y el 4.160 y entre el kilómetro 6 y el kilómetro 8.

Por nota de fecha 12 de Noviembre, la Empresa proponía la extensión del trabajo hasta el kilómetro 25, pero no se le autorizó para trabajar sino desde el kilómetro 8 hasta el 18.

Autorizada, luego, la Empresa para proseguir hasta el kilómetro 15.500, bien pronto se le ordenó suspendiera desde el kilómetro 12.200, orden trasmitida a la Empresa en ésta forma:

" San Carlos, Febrero 2 de 1924. — Señores E. Berlan y Cía. — Presente. — En contestación a su nota de ayer N.° 22/1/425, que elevo a la Superioridad a los fines que corresponda, me creo en el deber de observar, en cuanto a la vigencia de los precios autorizados por el señor Ingeniero Bonasso, que sólo regirán para las obras en ejecución hasta el kilómetro 12.200, y que al continuar las obras más allá de dicho punto, deberá llamarse a licitación, de manera que todos los trabajos iniciados por precios ya ajustados, continuaran haciéndose por los mismos precios, con lo que la Empresa no podrá tener inconveniente alguno''.

" En cuanto al segundo punto mencionado, de si la Administración puede o no exigir la licitación pública o restringida para la subcontratación de movimientos de tierras, esa exigencia cabe en la establecido en el artículo 4.° del Contrato que dice textualmente''... se fijarán de acuerdo entre la Administración Pública y la Empresa Berlán y Cía. los salarios del personal obrero y los precios de los trabajos a destajo o en *otra forma*'', y en la la cláusula final del artículo 2.°, por lo cual la Empresa se compromete a hacer todo lo posible, dentro de lo razonable, para reducir a su menor expresión el precio de costo.

" La Empresa no ha manifestado aún que inconveniente puede tener en que los subcontratos se adjudiquen mediante licitación, aunque esto no esté expresamente establecido en el contrato para los movimientos de tierra, y los inconvenientes que pueda tener, no los considero insubsanables''.

" Saludo a Vds. muy atentamente. — (Firmado): JUAN M. RAMASSO''.

A ésto contestó la Empresa diciendo:

" San Carlos, Febrero 6 de 1924. — Señor Jefe del Control y Vigilancia de las Obras, Ingeniero Juan M. Ramasso. — Muy señor nuestro:''

" Sin perjuicio de contestar en oportunidad las apreciaciones de su nota A. - 203 de fecha 2 del actual, relativa a las disposiciones del artículo 4.° del Contrato, apreciaciones que no compartimos en cuanto a lo que se refiere al llamado a licitación para la ejecución de movimeintos de tierra, deseamos llamar su atención en la parte referente a la suspensión de trabajos, del Kil. 12.200 en adelante''.

" Haciendo uso de la autorización de esa Oficina, según nota A. 189 de fecha 15 de Noviembre ppdo. habíamos dispuesto la ejecución de los trabajos hasta el Kil. 15.500 y hecho convenios de acuerdo con los precios aprobados como así le consta al señor Delegado, trabajos que fueron suspendidos momentáneamente atendiendo su indicación verbal, hasta tanto se resolviera la adopción de uno u otro trazado. Si en definitiva se continuaran los trabajos por la línea aprobada, *rogamos a Vd. se sirva confirmar los términos de la nota A 189 citada emanada de esa misma Oficina, puesto que de acuerdo con ella hemos ya tratado la ejecución de los trabajos y la nueva resolución desautorizando lo autorizado con anterioridad, nos coloca en situaciones molestas ante el elemento obrero, situaciones que pueden ir agravándose hasta ser perjudiciales para la Empresa y para la obra misma*''.

" En la seguridad de que Vd. prestará preferente atención a las observaciones que dejamos formuladas, tenemos el agrado de saludarlo con toda consideración. — (Firmado: *E. Berlan y Cía.*''.

Todavía en 26 de Febrero la Empresa tenía que insistir sobre la situación difícil en que la colocaban las órdenes y contraórdenes, lo que hizo así:

''San Carlos, Febrero 26 de 1924. — Señor Jefe del Control y Vigilancia de las Obras, Ingeniero Juan M. Ramasso. — Muy señor nuestro'':

" Comunicamos a Vd. que encontrándose a su terminación, el terraplén entre kilómetro 3.154 y kilómetro 4.200 y en vista de la divergencia planteada por el Ministerio de Obras Públicas y la limitación señalada en su nota A - 203 de fecha 2 del acual, nos vemos en la obligación de dejar brevemente

" sin trabajo a setenta hombres en dicho pun-
" to".

" Lo mismo sucede en el trabajo que se eje-
" cuta en Kil. 11.200 donde suprimiremos
" quince obreros por terminación de tareas.
" Total de hombres a suprimirse: ochenta y
" cinco, en momentos que debiera ser mayor
" la demanda de personal obrero".

" A este respecto, confirmamos los términos
" de nuestra nota 22/1/425/53, del 6 del ac-
" tual, desde que la Empresa ha sido autori-
" zada por esa Oficina para proseguir los tra-
" bajos hasta Kil. 18, — con los precios con-
" venidos de común acuerdo y aprobados por
" el Ministerio de Obras Públicas".

" Confirmando lo que dejamos expuesto, sír-
" vase ver las notas de esa Oficina N.° A
" 182 del 25 de Enero último".

" *Se desprende de lo expuesto, que la nota*
" *de esa Oficina, A - 203, del 2 del actual, se*
" *encuentra en oposición con todo lo convenido*
" *anteriormente, según notas citadas con apro-*
" *bación del Ministerio de Obras Públicas. —*
" *Por otra parte, lo autorizado por esa Ofici-*
" *na, lo desautoriza el Ministerio, dejando al*
" *parecer sin efecto, lo dispuesto en el artículo*
" *7.° del Contrato*".

" *Llamamos en consecuencia, su atención,*
" *sobre la situación que crea a la Empresa tal*
" *estado de cosas, con perjuicio para el avance*
" *de las obras que ya empieza a hacerse efec-*
" *tivo con la supresión de obreros, desde que*
" *una vez que ajustamos nuestros procedimien-*
" *tos a las comunicaciones de esa Oficina, es*
" *causa de verdaderos inconvenientes el saber*
" *después que hemos ajustado los trabajos, que*
" *las condiciones a que hemos llegado y las*
" *notas en nuestro poder, carecen de valor*".

" Para evitar estas situaciones perjudiciales
" para las obras, rogamos a Vd. se sirva ma-
" nifestarnos a los efectos de las disposiciones
" del Contrato, si debemos considerar como de-
" finitivas las autorizaciones del Consejo Na-
" cional de Administración. — Saludan a Vd.
" muy atte. (Firmado): E. BERLAN & CÍA.".

En 6 de Marzo del mismo año se concedió la autorización para trabajar desde el kilómetro 12.200 hasta el kilómetro 18.

En 2 de Abril la Empresa manifestaba que en el transcurso de dicha semana quedaría ocupado por el personal obrero el trozo hasta el kilómetro 18, requiriendo se la facultase para llevar los trabajos más adelante.

Pues bien recién el 11 de Junio se autorizó el trabajo hasta el kilómetro 25 y recién el 24 de Junio se notificó a la Empresa, por la nota siguiente, que podía proseguir el trabajo hasta el kilómetro 35:

"San Carlos, Junio 24 de 1924. — Señores
" E. BERLAN & CÍA. — Presente. — Transcribo
" a ustedes a sus efectos la siguiente resolu-
" ción:

"MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. — Monte-
" video, Junio 17 de 1924. — Habiéndose auto-
" rizado por resolución de fecha 11 del co-
" rriente la prosecución de los trabajos de mo-
" vimiento de tierra hasta el kilómetro 25 para
" la construcción de la línea férrea de San
" Carlos a Rocha, y manifestando la Dirección
" de Ferrocarriles en la precedente nota que, a
" fin de dar mayor impulso a dichos trabajos,
" podría ampliarse esa zona de trabajo, El
" Consejo Nacional de Administración, RESUEL-
" VE: Ampliar hasta el kilómetro 35 los tra-
" bajos de movimiento de tierra para la cons-
" trucción de la referida línea férrea, mediante
" los precios ya aprobados, para dar tiempo a
" que sin perjuicio de la buena marcha de los
" trabajos, se pueda hacer una nueva tentativa
" de rebaja de precios por un trozo de longi-
" tud prudencial desde ese kilómetro en ade-
" lante. — Por el Consejo: — SOSA. — S. A.
" CALCAGNO. — *M. V. Rodríguez*, Secretario".

"Saluda a ustedes muy atentamente. —
" (Firmado): J. M. RAMASSO".

Se desprende con toda claridad de los antecedentes expuestos que habiendo manifestado la Empresa en 12 de Noviembre de 1923 que estaba en situación de trabajar hasta el kilómetro 25, recién se le dió autorización para ello el 11 de Junio, es decir, siete meses después, autorización extendida en comunicación de 24 de Junio hasta el kilómetro 35.

Estas demoras, como fácilmente se comprende, repercutían sobre la ejecución de los trabajos, pues la Empresa se veía obligada a despedir personal o rechazar el que se ofrecía, y cuando se obtenían las autorizaciones requeridas, era necesario buscar ese personal no siempre fácil de conseguir en la zona en que se efectuaba la obra.

Además el personal se resistía a seguir trabajando por el precio fijado provisoriamente, circunstancia que la Empresa expresó al Contralor en ésta forma:

"San Carlos, Enero 14 de 1925. — Señor " Jefe de Control y Vigilancia de las Obras, " ingeniero Juan M. Ramasso. — Muy señor " nuestro:

"Encontrándonos próximos a cubrir con per- " sonal obrero el trozo de línea hasta el kiló- " metro 35, límite de los trabajos de movi- " miento de tierra, que han sido autorizados, " según su nota de 24 de Junio del año ppdo., " y a fin de que las obras puedan continuar " con regularidad, consideramos conveniente es- " tablecer el acuerdo necesario sobre los pre- " cios que han de regir desde dicho kilómetro " en adelante.

"Por nuestra parte, y en atención a las " continuas reclamaciones que recibimos del " personal encargado de los trabajos, entende- " mos que deben aumentarse por lo menos en " dos centésimos los precios que rigen por la " tierra vegetal y tierra de pico, y elevar a " $ 0.50 el metro cúbico de balasto.

"Confirmando lo que hemos expuesto ante- " riormente, transcribimos a continuación el " pedido de los encargados de trabajos que por " su actividad y gran práctica nos han dado " el mayor rendimiento en el avance de las " obras:

"Del encargado Luis Lenzi. — "San Car- " los, Junio 30 de 1924. — Señores E. Berlan " & Cía. — Muy señores míos: Siento tener que " molestarlos con la presente. Nunca había pen- " sado decir a ustedes cuál era mi situación, y " viendo que es imposible mejorarla con los " precios actuales, les pido a ustedes encareci- " damente tengan a bien, si es que se puede " mejorar en algo. Ustedes recordarán, cuando " se fijaron estos precios, no eran de mi agra- " do; estando el señor Bonasso me pidió que " aceptara estos precios actuales para dar prin- " cipio a la obra, que esto después tendría su " modificación, siempre que se creyera nece- " sario, y como en el trabajo que yo tenía en " la Estación Kilómetro 2.600 me defendía, no " ví necesidad de pedir se modificasen los pre- " cios, y hoy, al terminar estos trabajos, tengo " el desembolso de lo poco que he ganado. Así, " suplico a ustedes tuviesen a bien mejorar " ésta mi situación. Saludo a ustedes atte. y " S. S. — (Firmado): Luis Lenzi".

"Del encargado Tranquilo Flematti. — " San Carlos, Agosto 25 de 1924. — Señores E. " Berlan & Cía. — Después de saludar a uste- " des paso nuevamente a solicitar de ustedes " a ver si es posible que se pueda mejorar en " algo los precios actuales, con los jornales que " hay que pagar hoy es imposible trabajar con " este precio, especialmente el balasto, que es " precio de tierra. Los saluda. — (Firmado: " Tranquilo Flematti".

"Del encargado Juan Olaizola. — "San " Carlos, Octubre 2 de 1924. — Señores E. " Berlan & Cía. — Muy señores míos: Ha- " biendo trabajado ya dos meses en esta cons- " trucción (San Carlos - Rocha), puedo compro- " bar con cifras demostrativas que el precio " que se me paga por tosca y balasto no al- " canza a cubrir los gastos de trabajo; y como " dije en un principio, hoy ratifico que son " muy bajos los precios sobre esos dos tipos de " mineral, y creo firmemente que será difícil " poder continuar en los trabajos donde pre- " domina esa clase de material, dadas las cir- " cunstancias que estos terrenos se componen " casi exclusivamente de tosca y balasto. Espe- " rando una mejoría que normalice la situa- " ción, y quedando a sus órdenes, salúdalos " S. S. — (Firmado): Juan Olaizola".

"Del encargado Luis Guarino: — "San " Carlos, Noviembre 5 de 1924. — Señores E. " Berlan & Cía. — Formulo la presente para " comunicarles a ustedes que el precio de ba- " lasto es muy poco 44 centésimos, pues ese " precio es de tierra dura y no de balasto; a " mi criterio el balasto debía de pagarse al " mínimum 55 centésimos el metro. En tierra " todo el personal sirve, y en balasto y en " piedra hay que tener personal bien seleccio- " nado y hay que pagarle buen jornal, como " estoy pagando. — " (Firmado): Luis Guarino".

''Del encargado Bartolomé Lenzini. — '' En carta que nos dirije en idioma ita- '' liano, fecha 11 de Agosto de 1924, dice más '' o menos lo siguiente: que en seis meses que '' está trabajando en kilómetro 16.750 con la '' mejor distribución posible del trabajo, ha te- '' nido que desembolsar $ 240.00 que debe, sin '' haber ganado nada por su trabajo personal. '' Termina pidiendo que se le haga alguna gra- '' tificación especial

''En la seguridad de que, dados los motivos '' indicados, usted se servirá aceptar nuestra '' justa proposición, tenemos el agrado de salu- '' darlo muy atentamente. — Firmado): E. '' Berlan & Cía''.

Nada resolvía a este respecto la Administración Pública lo que dió lugar a que en Mayo 26 la Empresa insistiera por ésta nota:

'' San Carlos, Mayo 26 de 1925. Señor Je- '' fe de Control y Vigilancia de las Obras.— '' Ingeniero Juan M. Ramasso. — Muy señor '' nuestro:

''No siéndonos posible continuar los traba- '' jos de movimiento de tierra de Kil. 35, pa- '' ra adelante, por falta de autorización, nos '' hemos visto en el caso de dejar sin ocupa- '' ción a todo el personal obrero que traba- '' jaba con los encargados Aurelio Elizarde y '' José Lauco, por terminación de tareas. — '' Por el mismo motivo fueron también des- '' pedidos anteriormente los obreros que tra- '' bajaban a órdenes de los encargados Adan '' Squadroni, Mauro Denis y Juan Olaizola, te- '' niendo que tomar igual determinación den- '' tro de muy pocos días con los obreros que '' trabajan con los encargados Tranquilo Fle- '' matti, Santín Caimi y Regino Velázquez '' por encontrarse muy próximos a dar térmi- '' no al trabajo que les fué encomendado.''

'' La paralización parcial que se deriva de '' tal situación es perjudicial, para la marcha '' regular de los trabajos y para las activida- '' des de la Empresa en esa tarea, desde que '' será después dificultoso reunir nuevamen- '' te personal obrero práctico como los obre- '' ros que se ve obligada a despedir.''

'' Para dejar complementamente terminado '' el movimiento de tierra hasta el kil. 35.000 '' falta solo un pequeño trozo entre Kil. '' 32.925 y Kil. 33.473 que no se ha podi- '' do ejecutar hasta el presente por no con- '' venirles a los encargados mas capacitados '' para confiarles ese movimiento, los precios '' que rigen actualmente''.

''Saludan a Vd. muy atte. (Firmado) *E. '' Berlan y Cía''*.

Recién entonces se adoptaron las medidas reclamadas cuatro meses antes para establecer la regularidad de los trabajos.

Se requirieron, pues, seis autorizaciones: la 1.a hasta el kilómetro 2.136; la 2.a hasta el 8; la 3.a hasta el 12.200; la 4.a hasta el 25; la 5.a hasta el 35; y la 6.a desde el 35 en adelante, con las órdenes contradictorias, los tropiezos y pérdidas de tiempo consiguientes.

Licitación de rieles

Una de las causas de la demora en la ejecución de las obras fué la lentitud en proporcionar a la Empresa los datos necesarios para preparar la licitación de rieles y la forma incompleta en que le fueron proporcionados.

En 20 de Marzo de 1924 la Empresa solicitaba los datos indispensables para formar el pliego de condiciones en los términos siguientes:

'' Marzo 20 de 1924. — Señor Jefe del '' Control y Vigilancia de las Obras. Ingenie- '' ro Juan Ramasso. — Muy señor nuestro:''

'' En el deseo de encontrarnos en condicio- '' nes de efectuar los trabajos preparatorios '' para la licitación sobre provisión de rieles '' y accesorios para la vía principal, vías au- '' xiliares y desvíos, rogamos a Vd. se sirva '' comunicarnos lo siguiente:''

'' 1.o — Longitud total definitiva de la li- '' nea con indicación del número de curvas '' y radios correspondientes.''

'' 2.o — Tipo de riel a adoptarse, con es- '' pecificación del largo y peso por metro '' corriente.''

'' 3.o — Tipo de los accesorios de la vía.''

'' 4.o — Un plano general de las Estacio- '' nes y Paradas, con la longitud de los des-

" víos, vías auxiliarias a galpones y triángu-
" los para corrales de embarque de ganado y
" con indicación de la cantidad y número de
" cada cambio (agujas, corazones, etc.)."

" Las indicaciones sobre los rieles las con-
" sideramos absolutamente necesarias para de-
" terminar las plantillas que han de adop-
" tarse, para el entalle de los durmientes
" tanto para la línea recta como para las
" curvas según los radios. Al mismo tiempo
" rogamos a Vd. se sirva observar que tenien-
" do en cuenta la extensión de vía en curva,
" será necesario prever la cantidad de rieles
" cortos que corresponden."

" Una vez en posesión de estos datos, for-
" mularemos de inmediato el Pliego de Con-
" diciones que servirá para el llamado a li-
"citación."

" Saludamos a Vd. muy atte. (Firmado) E.
" BERLAN & CÍA.

Recién el 1.o de Julio, es decir tres meses después, el Contralor comunicaba a la Empresa la resolución dictada el 25 de Junio sobre el asunto. Se habían necesitado, pues, tres meses para responder al pedido de la Empresa y en forma deficiente.

Decimos esto porque el decreto del Poder Ejecutivo y la comunicación del Contralor decían así:

"San Carlos, Julio 1.° de 1924. — Seño-
" res E. Berlan y Cía. — Presente. — Trans-
" cribo a Vds. a sus efectos la siguiente re-
" solución:"

" Ministerio de Obras Públicas. — Monte-
" video, Junio 25 de 1924. — Vista la pre-
" cedente nota de la Dirección de Ferroca-
" rriles dando cuenta de que la Empresa E.
" Berlan y Cia., ha solicitado se fije el tipo
" de vía a construirse en la línea férrea San
" Carlos-Rocha, a fin de preparar el pliego
" de condiciones para la provisión de los
" materiales a adquirirse por licitación, pro-
" poniendo además, con tal motivo, el tipo
" que a su juicio conviene adoptar, para la
" construcción de la vía de que se trata. —
" El Consejo Nacional de Administración. —
" RESUELVE: — Aprobar el siguiente tipo de
" vía propuesto por la Dirección de Ferro-
" carriles para la línea férrea de San Carlos
" a Rocha: Rieles, — Vignole (o de patín)
" con peso aproximado de 40 Ks. por metro
" lineal y longitud no inferior a 10 metros.
" Durmientes: — de quebracho colorado. —
" Eclisas:: — del tipo angular (o de simple
" escuadra) aunque puedan admitirse pro-
" puestas alternativas de eclisas de doble es-
" cuadra. — Los rieles serán fijados a los
" durmientes por escarpias (clavos de vía).
" — Comuníquese. — Por el Consejo: SOSA.
" — S. A. CALCAGNO. — *M. V. Rodríguez*". —

" Saludo a Vds. muy atentamente (Firma-
" do): J. M. RAMASSO".

Ahora bien, con solo esos elementos la Empresa no podía proceder, y entonces cuatro días después de recibida la comunicación contestaba en esta forma:

" San Carlos, Julio 5 de 1924. — Señor Je-
" fe del Control y Vigilancia de las Obras —
" Ingeniero Juan M. Ramasso."

" Acusamos recibo de su atenta 315 del 1.o
" del actual en la que se sirve transcribirnos
" la resolución del Consejo Nacional de Ad-
" ministración relativa al tipo de riel y dur-
" mientes para la vía férrea San Carlos - Ro-
" cha."

" A ese respecto nos permitimos observar
" que, para encontrarnos en condiciones de
" formular los respectivos pliegos que servi-
" rán para el llamado a licitación, es indispen-
" sable que esa Oficina nos entregue un di-
" bujo, escala natural, del perfil del riel, de
" la eclisa, del clavo y de los bulones, y en
" cuanto a los durmientes que se indiquen las
" dimensiones."

"Saluda a Vd. muy atte. (Firmado) *E.
" Berlan y Cía.*".

Además, la Empresa extremando su celo, haciendo no ya su deber sino más que su deber, en lugar de esperar pasivamente que se le remitieran los datos que había pedido, para ganar tiempo remitió a la Oficina de Contralor un pliego de especificaciones; pero ésta en lugar de remitir los datos pedidos, prefirió formular ella el pliego de condiciones y después de algunas conferen-

cias con los representantes de la Empresa, en 1.o de Noviembre lo presentó a ésta y a la Superioridad, con la nota siguiente:

"Montevideo, Noviembre 1.o de 1924. — "Señores E. Berlan y Cía."

"De acuerdo con lo convenido con el Ingeniero Andreoni en las entrevistas que "hemos tenido en esta semana, he propues"to a la Superioridad el Pliego de Condicio"nes, cuya copia adjunto para la provisión "de rieles y accesorios, el que sustituirá al "que transmití a esa Empresa con las es"pecificaciones del material."

"Espero de esa Empresa un pronuncia"miento definitivo sobre dicho pliego, que es "urgente por cuanto no debe demorarse más "el llamado a licitación correspondiente pa"ra adquirir esos materiales."

"Saluda a Vds. muy atte. (Firmado) J. "M. RAMASSO".

El 10 de Noviembre, vale decir sin emplear más que el tiempo absolutamente indispensable, la Empresa contestaba proponiendo algunas modificaciones, en ésta forma:

"San Carlos, Noviembre 10 de 1924. — "Señor Jefe del Control y Vigilancia de las "Obras. — Ingeniero Juan M. Ramasso. — "Muy señor nuestro:"

"Refiriéndonos a su nota de fecha 1.o del "actual relativa al Pliego de Condiciones para "la licitación de rieles y accesorios, tenemos "el agrado de manifestarle que atendiendo el "informe de nuestro Asesor Letrado, propo"nemos las siguientes aclaraciones:"

"1.o — Que se suprima del artículo 4.o, "las palabras "C. I. F. *en el puerto de Mon*"*tevideo*", porque la Empresa considera que "no es conveniente dar por aceptada ninguna "de las condiciones que puedan derivarnos "de la entrega C. I. F.".

"2.o — El Art. 5.o Inciso A) dice: "Ca"lidad de los rieles propuestos (acero Besse"mer, Thomas o Martín)".

"Entendemos que quedaría mejor aclarado "si se dijera "Calidad de rieles propues"tos que deberán ser de acero Bessemer o "Thomas o Siemens Martín."

"3.o — Es conveniente agregar en el ar"tículo 8.o que la Empresa se reserva la fa"cultad de rechazar todas las propuestas sin "que ésto de lugar a reclamación por par"te de los proponentes".

"Como en el artículo 10 se dice que a quien "se hubiera adjudicado la provisión, será no"tificado de dicha resolución dentro de los "*veinte días* siguientes a la apertura de las "propuestas, no nos responsabilizamos en el "cumplimiento de ese plazo si las demoras "que puedan producirse no son imputables a "la Empresa."

"Con las aclaraciones que dejamos formu"ladas, prestamos nuestro acuerdo al Pliego "de Condiciones de la referencia y agrade"ceremos a Vd. se sirva transmitirnos su con"formidad y entregarnos los planos que hay "que agregar para empezar la publicación "de los avisos respectivos."

"Saludamos a Vd. muy atte. (Firmado) *E.* "*Berlan y Cía.*".

Eran modificaciones sencillas y tan razonables como la que se refería a salvar la omisión de la cláusula usual de reservarse el derecho de rechazar todas las propuestas si ninguna resultaba conveniente.

Considerábamos concluída la negociación cuando el Contralor, con fecha Diciembre 26 de 1924, nos comunicó nuevas modificaciones introducidas por el Ministerio de Obras Públicas, sin previa consulta a la Empresa lo que nos obligó a formular el reclamo de que informa ésta nota:

"Montevideo, Enero 5 de 1925. — Señor "Jefe del Control y Vigilancia de las Obras, "Ingeniero Juan M. Ramasso. — Muy señor "nuestro."

"Hemos examinado las modificaciones in"troducidas en el Pliego de Condiciones Es"peciales para la provisión de material me"tálico destinado a la obra del Ferrocarril "San Carlos-Rocha, que Vd. se dignó remitir"nos, y que nos sugieren las observaciones "siguientes:"

"En primer lugar, hacemos notar a Vd. "que se trata de modificaciones en un plie-

" go ya discutido y convenido, que la Administración Pública no podría modificar por simple acto unilateral, desde que dentro de nuestro contrato, las condiciones de las licitaciones han de establecerse por acuerdo entre aquella y la Empresa."

" Con todo, no hubiéramos hecho alto en ello, dada la escasa importancia de dichas modificaciones, a no existir una que la tiene; nos referimos a la contenida en los artículos 9.o y 10.o, según la cual la garantía que deberán prestar los licitadores, *deberá ser depositada en el Banco de la República a la órden del Ministerio de Obras Públicas.*"

" Basta un ligero exámen de tal cláusula para demostrar que, sobre ser deprimente para la Empresa, es complemente ilógico. Quién llama a licitación es la Empresa; quién contrata es la Empresa; quién mantiene relaciones con los contratistas es la Empresa, no teniendo aquellos ninguna vinculación directa con el Estado. No se vé, pues, como, sin caer en un evidente absurdo — salvo los respetos — se ha podido establecer que la garantía de los contratistas ha de ser depositada a la orden del Ministerio de Obras Públicas."

" La Empresa, perfectamente responsable desde el punto de vista moral, lo es también materialmente, y ha prestado la garantía efectiva que su contrato le exige. En cuanto al contrato relativo al material metálico, es ella quien lo celebra, volvemos a decirlo, y el Ministerio de Obras Públicas, respecto de tal convención, no puede atribuirse la ingerencia que importa el declararse capacitado para disponer de la garantía que prestan los contratistas".

"Esto es claro como la luz del día, como es claro que el pliego de condiciones no puede ser fijado por la sola voluntad de la Administración Pública. Es por eso que nos permitimos observar la referida modificación, sosteniendo que la garantía que presten los licitadores deberá ser depositada en la Institución bancaria que la Empresa designe y a la disposición de ésta, sin perjuicio de que, si llegasen a producirse los casos en que se impusiera la pérdida total o parcial de dicha garantía para los contratistas, la Administración Pública resolvería el destino que habría de darse a las sumas correspondientes."

" Rogando al Sr. Ingeniero Jefe quiera elevar el presente escrito a la Superioridad, nos es grato saludarlo muy atentamente. (Firmado) E. Berlán y Cía."

Por fin, el 20 de Enero de 1925, el Consejo Nacional aprobó el Pliego de Condiciones para el llamado a licitación de rieles. La gestión se había iniciado por la Empresa como se ha visto el 20 de Marzo de 1924 y había durado sin culpa ninguna de la Empresa *diez meses y medio!*

Los cuatro trazados

Las vacilaciones en cuanto al trazado de la línea influyeron también, como se puede suponer, en la prolongación de los trabajos.

Basta decir, en apoyo de lo dicho, que cuando la Empresa Berlan y Cía., deseando ganar tiempo, y previendo las demoras que surgirían en lo relativo a los puentes, pidió en 1922 que al procederse al estudio de los puentes se le diera el proyecto para los mismos, se le contestó por resolución de 2 de Agosto de ese año, que no era posible hacerlo mientras no se adoptara el trazado definitivo.

La ley era de 30 de Enero de 1919, la propuesta Berlan y Cía. fué aceptada por decreto de 21 de Diciembre de 1920, y, sin embargo en Agosto de 1922, no se tenía el trazado definitivo!

El primitivo trazado del ingeniero Storm era objetado bajo diversos aspectos, por lo cual se ordenó a la Empresa estudiara las variantes necesarias, resolviéndose, luego, adoptar una variante única que fué el trazado Berlan.

El Consejo Nacional en vista de los encomiásticos informes de los ingenieros Rodríguez y Chiancone que publicamos en otra parte de este folleto, dictó, con

fecha 29 de Octubre de 1921 el siguiente decreto:

'' Ministerio de Obras Públicas. — Montevideo Octubre 27 de 1921. — Señor Jefe de la Dirección de Ferrocarriles. — Transcribo a Vd. a sus efectos la siguiente resolución:

'' Ministerio de Obras Públicas. — Octubre 27 de 1921. — Visto el proyecto formulado por la Empresa E. Berlan y Cía., constructora del Ferrocarril San Carlos-Rocha, relativo a la variante del trazado ya aprobado de la referida línea férrea. — Y manifestando la Dirección de Ferrocarriles en el precedente informe que la variante propuesta mejora dicho trazado pudiendo en consecuencia aprobarse: — El Consejo Nacional de Administración, RESUELVE: 1.o — Aprobar el referido proyecto de variante al trazado autorizado de la línea férrea de San Carlos a Rocha; sin perjuicio de las modificaciones de detalle que pueden introducirse a dicha variante y que sean necesarias para mejorar el trazado una vez efectuados los estudios correspondientes que serán sometidos a la aprobación del Poder Ejecutivo. — 2.o — En consecuencia se autoriza la ejecución de las obras respectivas de acuerdo con los planos, memorias descriptivas y demás antecedentes acompañados. — 3.o — De conformidad con lo dispuesto por el artículo 31 de la ley de Trazado General de Ferrocarriles y lo establecido en el artículo 3.o de la ley de 30 de Enero de 1919, que autoriza la construcción del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, declárase urgente la expropiación por causa de utilidad pública de los terrenos para la instalación de la vía, estaciones y sus anexos, desvíos de caminos públicos, etc. y además los terrenos que tengan balasto, piedra u otros materiales necesarios para la construcción y conservación de la vía. — El área de propiedad privada sujeta a expropiación y ocupación conforme a la ley queda fijada de acuerdo con las planillas acompañadas en 265 h. 692 m2. 25 sin perjuicio de las variantes a que pueda dar lugar la construcción de la línea. — 4.o — Comuníquese. — Por el Consejo, CAMPISTEGUY. — H. PITTAMIGLIO. — *T. Vidal Belo*, Secretario''.

''Saludo a Vd. atte. — Por el Ministro: P. C. Rodríguez. Oficial Mayor.''

Desgraciadamente, surgió un proyecto de variante presentado por el ingeniero Chiancone, no obstante haber declarado la excelencia del trazado Berlan, y ese proyecto, que apasionó vivamente a varios miembros del Consejo de la época, fué motivo de largos estudios y discusiones.

Contra el trazado Berlan, se concretaba, especialmente, una objeción de orden legal. La ley de 30 de Enero de 1919, determinó que el trazado de la línea San Carlos - Rocha respondiera en general ''a los estudios realizados'', y el trazado Berlan se apartaba de esos estudios; pero, fuera de que la expresión ''en general'' es de una latitud que deja margen amplio a las diferencias, se debe pensar que una ley se corrige por otra; y que si se reconocía que el trazado Berlan era bueno, pero ilegal, lo natural hubiera sido buscar en el Cuerpo Legislativo el medio de eliminar un mal trazado y de adoptar el bueno.

Por lo demás, cuando se fué al Parlamento, con motivo del nuevo contrato, bien se pudo reparar el inconveniente de órden legal.

Debemos creer, pues, que si no se procedió así, prefiriéndose sacrificar, lisa y llanamente, el mejor trazado, fué por la prevención injustificada y ciega contra todo lo que de la Empresa provenía.

El Consejo Nacional encargó a los ingenieros Soudriers y Storm que proyectaran un nuevo trazado que aprobó en 20 de Diciembre de 1922; pero, dos días después revocó el decreto aprobatorio en vista de la variante proyectada por el ingeniero Chiancone.

Luego, seis meses después, volvía al trazado Soudriers-Storm aprobado en esta forma:

''Ministerio de Obras Públicas. — Montevideo, Julio 12 de 1923. — Atento a que con fecha 28 de Diciembre de 1922, el Consejo Nacional de Administración resolvió reconsiderar sus decretos de Diciembre 20 del mismo año, por los cuales se aprobaba el trazado que para el Ferrocarril de San Carlos a Rocha habían proyectado en común los señores Ingenieros Víctor B. Soudriers y Juan Storm, rechazándose implícitamente el trazado que para el mismo Ferrocarril había propuesto anteriormente el señor Ingeniero Chiancone. — Oídas las alegaciones, y vistos los informes de los señores ingenieros Soudriers y Storm, y el Sr. Ing. Chiancone, en favor de sus respectivos proyectos y estudiados detenidamente los fundamentos indicados y los que sirvieron de base a los mencionados decretos de Diciembre 20 de 1922. — El Consejo Nacional de Administración RESUELVE: — Art. 1.o Mantener en general las disposiciones de Diciembre 20 de 1922, aprobando el trazado definitivo del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, proyectado en común por los señores Ingenieros Víctor B. Soudriers y don Juan Storm, sin perjuicio de las variantes que se puedan introducir durante los trabajos para suprimir o atenuar curvas. — Art. 2.o — Comuníquese. — Por el Consejo: SOSA. — S. A. CALCAGNO. — *M. V. Rodríguez*''.

Bueno es advertir que, siendo ese decreto del 12 de Julio, recién fué comunicado a la Empresa el 16 de Agosto, anunciándose para después el envío de los planos correspondientes.

De los grandes inconvenientes que tenía ese trazado, empezando por imponer enormes movimientos de tierra, no necesitamos hablar nosotros. Basta dejar que hable el Jefe de Contralor Ingeniero Ramasso quien ya, en Enero de 1924, se dirigió al Director de Ferrocarriles diciéndole:

''Recorrido el trazado de la vía férrea San Carlos - Rocha, con el fin de proponer variantes que suprimiesen o atenuasen curvas, conforme a la resolución superior que aprobó el trazado proyectado por los ingenieros Sudriers y Storm, siento tener que manifestar que no es posible variar el trazado con aquel fin, sin aumentar considerablemente los movimientos de tierra, o lo que es peor, aumentando aún las pendientes, ya muy fuertes o prolongadas en ese trazado, circunstancias que constituye, desde el punto de vista técnico, un grave inconveniente para la explotación de la futura línea que se construye.

''En mi opinión, si alguna variante debe hacerse en el trazado referido, debiera tener por objeto atenuar o acortar sus pendientes.

''Las líneas férreas de nuestro país, construídas por concesiones con garantía de rendimiento por kilómetro, adolecen del defecto conocido de tener largos desarrollos, puesto que los trazados cortos hubieran costado más por kilómetro a las Empresas concesionarias y el capital garantido hubiera sido en cambio menor. De ese doble interés de las Empresas derivan los malos trazados de nuestros ferrocarriles en general, y se ha llevado la economía al extremo de que aún con largos trazados se ha reducido tanto el movimiento de tierra, que las pendientes alcanzan a menudo el límite legal.

''Pero si es necesario reaccionar contra esos trazados, es preciso también no caer en la exageración de pretenderlos cortos, con pocas pendientes y poco movimiento de tierra, en una de las zonas más accidentadas del país como la de San Carlos a Rocha, en que la línea recta atraviesa sucesivamente sierras altas y arroyos importantes''.

''Ignoro si los señores Soudriers y Storm debieron sujetar su trazado a una zona limitada de antemano, y si así fué cumplieron perfectamente su cometido, correspondiendo la responsabilidad a quien fijó esa zona, elevando considerablemente el costo de la línea y los gastos de explotación, comprometiendo así el porvenir de una línea importante.

''Para poder ilustrar mejor agrego un perfil reducido del trazado Soudriers - Storm, comparándolo con el trazado Berlan.

''En el primero puede observarse un desnivel de sesenta y cinco metros salvado en 6 kilómetros (rampa media de 0.011); otro de 55 metros en 6 kilómetros (pendiente media 0.009); otro de 51 metros en 5 kilómetros 300 metros (rampa media mayor de 0.010), y otro de 76 metros en 7 kilómetros 500 metros, salvado con una pendiente de

" 0.012 en 2 kilómetros y medio y otra de " 0.011 en 4 kilómetros 300 metros, entre las " cuales se interpone una pequeña y suave " rampa de 700 metros, Existen, además, mu- " chas otras pendientes y rampas que alcanzan " a menudo el límite legal de 0.012, pero en " longitud mucho menor. Este perfil de la vía " obtenido aún a costa del viboreo del trazado " y de un considerable movimiento de tierra, " constituye un inconveniente muy serio para " la explotación futura de la línea, sobre el " cual me creo en el deber de llamar la aten- " ción de la Superioridad, pues aunque sólo me " ha encargado de proponer la supresión o ate- " nuación de curvas en lo que se refiere al " trazado, encargado también de la Superin- " tendencia en la construcción de esta línea, " quiero desde ya dejar a salvo mi responsabi- " lidad, para que ella recaiga sobre quien " corresponda.

"Después de recorrer minuciosamente y en " una gran extensión el terreno del Este de " este departamento de Maldonado he llegado " a la convicción de que no puede mejorarse " prácticamente el trazado Soudriers-Storm, ni " aun tratando de desarrollarlo para atenuar " las fuertes pendientes mencionadas.

"Por consiguiente, y atendiendo a las pro- " longadas y fuertes pendientes del trazado " Soudriers Storm, que obligaría al empleo de " poderosas locomotoras, gran consumo de com- " bustible para obtener medianas velocidades, " con regulares tonelajes de transporte, lo que " gravitaría sobre las tarifas, y en útimo tér- " mino sobre la producción y economía de la " zona; por el considerable movimiento de tie- " rras con gran proporción de tosca y piedra, " que hará costosa la ejecución de la vía fé- " rrea; porque atraviesa en mucha extensión " una zona árida y pedregosa, poco apta para " la agricultura, poblada sólo por hacendados " y comercio establecido en el camino Nacional " a Rocha, salvo pocos núcleos agrícolas y po- " blados como son las proximidades de San " Carlos y el caserío y chacras de Garzón; por " todas estas razones, considero mejor el tra- " zado Berlan.

" Tengo entendido que el trazado Soudriers- " Storm nunca fué seriamente comparado con " el trazado Berlan, y sí solamente con " un trazado indefendible, aprobándose aun " con la condición de atenuar o suprimir cur- " vas, que haría agravar los defectos que ya " tiene.

"Recién iniciadas las obras en el trazado " Soudriers-Storm, se está aún a tiempo de " continuar por el trazado Berlan, en el que " quizá fuera posible mejorar mucho, como se " resolvió una vez hacer, sin que se llevase a " efecto.

"La adopción definitiva del trazado Berlan " tendría, además, la ventaja de utilizar tra- " bajos hechos, que con la ejecución del tra- " zado Sudriers - Storm quedarían abandonados " y que importan algunas decenas de miles de " pesos.

"El momento es decisivo y vale la pena " meditarlo. Si se demorase en resolver, sería " conveniente ordenar la suspensión provisoria " de las obras; pero deben existir en esa Di- " rección o en el Ministerio, todos los planos " y detalles necesarios para la comparación " rápida de ambos trazados.

"Mientras tanto, y si se me autorizara para " ello, estudiaría variantes que mejorasen aún " más el trazado Berlan, ya sea reduciendo el " movimiento de tierras. o mejorando las pen- " dientes, o el emplazamiento de los puentes, " y aunque desde todo punto de vista considero " superior el trazado Berlan al trazado Sou- " driers - Storm sólo en la longitud, que es sólo " 4 kilómetros 500 metros mayor, diferencia " muy pequeña tratándose de una vía férrea " de 75 kilómetros de longitud.

"Dejo así a salvo mi responsabilidad en lo " relativo al trazado aprobado, lamentando so- " lamente que otras tareas y circunstancias " especiales me hayan impedido formular estas " observaciones con anterioridad.

"Saludo al señor Director muy atentamente. " — (Firmado): J. M. Ramasso."

Puentes

Debemos considerar aquí lo relativo a los puentes definitivos y lo que se refiere a los provisorios que se construyeron por iniciativa de la Empresa.

Respecto de los primeros se habrá visto ya, que la Empresa, previendo la morosidad en el trámite administrativo y en la preparación de los elementos indispensables para la ejecución de la

obra, ya bajo el vigor del primer contrato, algún tiempo después de iniciados los trabajos, pidió se le diera el tipo de puentes, para ir preparando la licitación de los mismos, pero se le contestó que mientras no se adoptara el trazado definitivo no era posible hacerlo.

Las vacilaciones respecto del material para los puentes fueron también motivo para demora. En el llamado a licitación para las obras se adoptaron los puentes metálicos; pero bajo el Ministerio Calcagno se optó por el cemento armado; luego, en 24 de Julio de 1925, por iniciativa de la Empresa se volvió al material metálico, temperamento que recomendó la Dirección de Ferrocarriles, siendo adoptado por el Consejo Nacional en el decreto siguiente:

''Ministerio de Obras Públicas. — Montevideo, Setiembre 30 de 1925. — Vista la '' nota de la Empresa E. Berlan y Cía., '' contratista de la construcción de la '' línea férrea San Carlos a Rocha, manifes- '' tando que habría conveniencia en sustituir '' los puentes de cemento armado proyectados '' para dicha línea, por puentes de tramos me- '' tálicos de uso corriente en las construcciones '' ferroviarias, con lo que se obtendría una '' economía apreciable en la construcción de '' esas obras, y se aseguraría la rapidez de su '' ejecución. Expresando el Jefe de Contralor '' de las Obras de la línea férrea mencionada, '' ingeniero don Mario Lenzi: 1.°) Que si bien '' se atribuye al cemento armado la propiedad '' de soportar sin alterarse los choques violen- '' tos, porque se reúnen entre sí todas las par- '' tes de las estructuras de tal naturaleza, lo '' que tiende a evitar localizaciones perjudicia- '' les de los esfuerzos resultantes de los cho- '' ques en las puntas en que éstos se producen, '' no es menos cierto, en cambio, que desde el '' punto de vista de la estabilidad y resisten- '' cia, no existe superioridad del uno sobre el '' otro de los sistemas constructivos citados, por '' lo que la elección habrá de basarse sobre el '' más bajo costo de los mismos; 2.°) Que de '' acuerdo con los presupuestos comparativos '' que formula teniendo en cuenta las cotiza- '' ciones del acero, considera que la solución '' más económica puede esperarse fundadamente '' que la de los puentes metálicos, por lo que '' se aconseja el cambio de sistema propuesto '' por la Empresa contratista. Y atento a lo '' manifestado por la Dirección de Ferrocarri- '' les en su informe, El Consejo Nacional de '' Administración, resuelve: Dejar sin efecto '' el tipo de puente de cemento armado apro- '' bado para la línea férrea de San Carlos a '' Rocha, y vuelvan estos antecedentes a la Di- '' rección de Ferrocarriles para que formule los '' proyectos sustitutivos de puentes metálicos a '' construírse en dicha línea. — Comuníquese. — '' Por el Consejo: — HERRERA. — J. A. Alvarez Cortés. — *Manuel V. Rodríguez*, Se- '' cretario''.

Como se ve, a más de dos años de celebrado el contrato, a dos años de reanudados los trabajos todavía se estaba por proyectar los puentes, cuando para ejecutar la obra en forma regular hubiera sido necesario preparar con anticipación la licitación para los puentes, lo que habría evitado el gasto de los provisorios y permitido la terminación completa de la obra en el momento de la entrega de la línea al servicio público.

En cuanto a los puentes provisorios, la Empresa, con mucha anticipación, indicó la necesidad de construirlos. Esas gestiones verbales no dieron resultado, por lo cual reiteramos la indicación por nota en la que recayó, con fecha 15 de Diciembre de 1924, el siguiente decreto del Consejo Nacional:

''Autorízase la construcción de los puentes '' provisorios de madera sobre el arroyo Mal- '' donado, cañada de Chaves y arroyo San Car- '' los, para el servicio de la línea férrea de '' San Carlos a Rocha, dentro de la suma de '' veinte mil pesos ($ 20.000.00), y con suje- '' ción a las indicaciones que la Dirección de '' Ferrocarriles trasmitirá a la Empresa cons- '' tructora. Dicha suma se imputará a la cuenta '' abierta en el Banco de la República deno- '' minada ''Construcción del Ferrocarril San '' Carlos a Rocha.

"Comuníquese y vuelvan estos antecedentes
" a la Dirección de Ferrocarriles a sus efec-
" tos".

Había en ese decreto un error, que impuso una demora de un mes, pues mientras la Empresa había fijado la suma de 20.000 pesos como costo aproximado de los puentes sobre los arroyos Maldonado, San Carlos y Cañada de Chaves, el Consejo Nacional fijaba esa suma como máxima, lo que hizo necesario un nuevo decreto, con fecha 19 de Enero de 1925, haciendo la rectificación que la Empresa fundadamente reclamaba.

En Abril estando ya los materiales destinados a los puentes acopiados al pié de la obra, la Empresa dirigió al Contralor la siguiente nota:

"38/4/212. — San Carlos, Abril 18 de 1925. " — Señor Jefe de Control y Vigilancia de las " Obras, ingeniero JUAN M. RAMASSO. — Muy " señor nuestro:

"Tenemos el agrado de comunicar a usted " que, encontrándose depositada a pie de obra " la madera necesaria para dar principio a la " armadura de los puentes provisorios, hemos " creído conveniente pedir precio por ese tra- " bajo, a los señores Pedro Villard y Paúl " Perelli, porque su experiencia y el personal " competente de que disponen podrán ejecu- " tarlo en condiciones ventajosas.

"Consideramos que tratándose de un tra- " bajo de corta duración y para el cual se " requiere personal especial que exige jornales " muy elevados, es más conveniente, teniendo " en cuenta la parte económica, tratar la mano " de obra en conjunto que efectuarla a jornal.

"Acompañamos a la presente, original y " copia de las propuestas de la referencia, ma- " nifestando que es de nuestro conocimiento " que tanto el señor Villard como el señor " Perelli reúnen la competencia necesaria para " esos trabajos, los que se ejecutarán bajo la " dirección y vigilancia de nuestro ingeniero.

"Saluda a usted muy atte. — (Firmado): " E. BERLAN & CÍA.".

En 9 de Mayo, la Oficina de Contralor comunicaba a la Empresa el decreto del Consejo Nacional referente a la aprobación de la propuesta del señor Pedro Villard; pero cuando se llamó a éste para formular en contrato, contestó que, vistos los días transcurridos, consideró que su propuesta había sido deshechada, por lo cual se comprometió para otro trabajo, que terminaría en mes y medio, resolviéndose dar ese plazo al Sr. Villard para que iniciase la construcción de los puentes.

Fué así que, habiéndose iniciado nuestra gestión escrita sobre los puentes provisorios, como lo hemos dicho, en Diciembre de 1924, recién fué posible comenzar su construcción en Setiembre de 1925.

Licitación de durmientes

En ésto, como en todo, la lentitud de los trámites administrativos fué causa de inconvenientes para la regular ejecución de la obra.

La Empresa Berlan y Cía. en 28 de Febrero de 1925, formuló su pliego de condiciones, y, procurando evitar observaciones, adoptó por modelo el pliego que usa la Administración de los Ferrocarriles del Estado; pero nada consiguió con ello, pues el 27 de Marzo la Oficina de Contralor formulaba un proyecto sustitutivo.

La Empresa tuvo que estudiar ese nuevo pliego, y en 19 de Mayo contestó exponiendo las observaciones que le sugería y proponiendo algunas modificaciones. La Oficina de Contralor no las aceptó, por lo cual elevó el expediente a la Dirección de Ferrocarriles.

Para realizar el acuerdo con ésta hubo que emplear un mes, y es así que recién el 16 de Julio de 1925 se podía publicar el aviso llamando a licitación y el 26 de Setiembre el Consejo Nacio-

nal aprobaba la propuesta de los señores Semmartín y Cía.; pero todavía transcurrió más de un mes antes de que se aprobara el contrato lo que se hizo el 28 de Octubre. Agréguese los 45 días fijados para la primera entrega de durmientes, y se tienen ocho meses para liquidar definitivamente ese asunto, esencial para la obra, como facilmente se comprende, y cuya demora paralizaba forzosamente el desarrollo de la misma.

Cabe agregar que la Empresa, contrariando sus intereses, porque con ello se rebajaba el monto de la obra, pugnó porque se adoptaran los durmientes de acero. Haciendo, como en otras cuestiones, no ya su deber sino más que su deber, hizo, por su cuenta una licitación restringida a la que concurrieron los representantes de varias fábricas, pero tuvo que desistir de su propósito, ante la resistencia de la Administración Pública. Sin embargo, la sustitución hubiese ahorrado al Estado alrededor de doscientos mil pesos.

Si la licitación de durmientes sufrió los tropiezos y las demoras que hemos señalado, el mal se agravó desde que se trató de la recepción de los mismos y de su conducción hasta el pié de la obra, pues el Contralor no contestaba nuestras notas inspiradas en el deseo de allanar dificultades y abreviar trámites, con lo que los días transcurrían sin que se adoptaran las medidas solicitadas por nosotros con ese objeto. El deficiente servicio portuario, la deficiencia del servicio ferroviario para llevar los durmientes a Peñarol, donde la Empresa del Central se ofreció para agujerearlos y entallarlos en sus talleres, ocasionaban serias dificultades, que se traducían en pérdidas de tiempo.

Entre tanto, véase la diligencia con que procedió la Administración para salvar esos inconvenientes.

En 11 de Noviembre de 1925 la Empresa pidió al Contralor la inspección de la 1.a remesa de durmientes. El Contralor contestó que el Ingeniero Bélinzon bajaría a Montevideo para "presenciar" la recepción de aquellos, y lo hizo limitándose a echar una rápida ojeada sin dar opinión ni hacer indicaciones.

Entre tanto, el señor Wavrin, proveedor de los durmientes, nos había ofrecido encargarse de la remisión de los durmientes a San Carlos por vía Punta del Este, lo que facilitaba considerablemente la tarea.

Transmitimos la oferta a la Administración sin obtener respuesta.

Mientras esto pasaba, llegaban nuevas remesas de durmientes, y el proveedor Sr. Wavrin, vistas las dificultades en que nos hallábamos por las causas ya señaladas, nos dirigió con fecha 22 de Diciembre una carta aconsejándonos la suspensión temporaria de las remesas, en la que nos decía lo siguiente:

"En vista de las dificultades que pueden
" acarrear a ustedes el cumplimiento de la en-
" trega de durmientes por nuestra parte, en
" las cantidades establecidas en el contrato res-
" pectivo, dificultades producidas por el hecho
" de tener que conducir ustedes dichos durmien-
" tes a Peñarol para entallarlos y agujerearlos,
" lo que ocasiona a la vez atrasos en el retiro
" de los mismos del puerto, nos permitimos
" sugerir a ustedes la conveniencia de aplicar
" la cláusula N.° 13 del contrato, que esta-
" blece la suspensión de la entrega por dos
" meses.

Elevada ésta proposición al Contralor tampoco se recibió respuesta.

Fué recién el 19 de Febrero de 1926 vale decir tres meses después de recibida la primera remesa, que dicha Oficina dió señales de vida en una nota relativa a dicha recepción, y a la con-

ducción de los durmientes a Peñarol que la Empresa contestó tres días después diciendo:

"Efectuado el desembarco de los durmien-
" tes como necesariamente había que hacerlo
" para efectuar la recepción provisoria, nos
" parece que lo más conveniente, salvo su me-
" jor opinión, sería efectuar en el mismo acto
" la recepción definitiva pagando así un solo
" removido, cuya tarea podrían efectuarla los
" Inspectores en funciones actualmente en Pe-
" ñarol o con otro personal si se autorizara su
" empleo. Esa recepción puede efectuarse de
" inmediato con los durmientes depositados en
" el Puerto, y así lo dejamos propuesto, para
" evitar el vencimiento del plazo de 60 días de
" que habla el Pliego de Condiciones, para
" la recepción definitiva, plazo que se en-
" cuentra próximo a vencer.

"También nos permitimos llamar su aten-
" ción sobre el hecho de que a pesar de haber
" pasado aviso telegráfico a esa Oficina con
" fecha Noviembre 11 de 1925 de la llegada de
" la primera remesa de durmientes al Puerto,
" dándole así desde el primer momento la in-
" tervención que corresponde, recién con fecha
" 19 de Febrero corriente, se pasó comunica-
" ción a la Empresa, dando a conocer sus pun-
" tos de vista sobre la situación creada. La
" recepción definitiva, que debe hacerse con-
" juntamente con el delegado de la Adminis-
" tración Pública, pudo ser determinada en
" cualquier fecha, encontrándose la Empresa en
" todo momento a la entera disposición de esa
" Oficina.

"Por lo expuesto, la Empresa no puede
" aceptar que se pretenda señalarle responsa-
" bilidades por la consecuencia de hechos que
" en manera alguna le son imputables.

Como se ve, la Empresa se preocupaba de hacer más económica y más rápida la recepción de los durmientes, contrariando así sus intereses para atender como debía, los de la Administración Pública.

Todavía, con motivo de haberse hallado parte de los durmientes en malas condiciones, aquella pretendía que se rechazaran todos, lo que habría importado una considerable demora en los trabajos a los que nos opusimos terminantemente, diciendo con fecha 23 de Febrero:

"Al mismo tiempo debemos manifestar a
" usted que si comunicamos al citado señor
" (Wavrin), que los durmientes depositados en
" Dársena frente a la calle Florida no podrían
" ser recibidos de acuerdo con sus instruccio-
" nes, no significaba esa declaración nuestro
" asentimiento a tal determinación, desde que
" según el contrato respectivo, sólo tenemos
" derecho a efectuar la recepción definitiva,
" revisando detenidamente cada pila, para cuyo
" acto nos encontramos dentro de términos há-
" biles. Sobre el particular confirmamos nues-
" tro telegrama de hoy, que dice así: "*Pro-
" veedor manifiesta por escrito no hace cues-
" tión plazo entrega durmientes ni se opone a
" la revisión, diga si se sigue recibiendo en
" Peñarol o si considera conveniente hacer re-
" cepción en el Puerto.* — HANSEN.

"Para la recepción definitiva quedamos a la
" disposición de esa Oficina".

Entre tanto, las dificultades para el movimiento de los durmientes subsistían sin que se hubiera tomado en cuenta para nada la proposición del transporte de los durmientes a Punta del Este, por los señores Semmartin y Cia., que la Empresa no podía aceptar por si sola, y respecto de lo cual la Administración no se pronunciaba. Entonces, ante la inminencia de la llegada de otra partida de 3.000 durmientes, expresamos al Contralor el 6 de Abril de 1926, lo que sigue:

"Las dificultades notorias a que ha dado
" lugar la carga en el Puerto y remisión a
" Peñarol de los durmientes recibidos hasta el
" presente, nos obliga a llamar nuevamente su
" atención sobre la conveniencia de tomar reso-
" luciones que eviten los gastos que inevitable-
" mente se originan con ese movimiento del
" material, desde que la regularización de ese
" servicio no depende sólo de nuestra Em-
" presa.

" Por lo expuesto, rogamos a usted se sirva
" favorecernos con sus instrucciones para en-

" contrarnos en condiciones de dar destino a
" los tres mil durmientes próximos a llegar".

La Administración no adoptó esta vez tampoco, resolución, lo que provocó de parte del Sr. Wavrin, proveedor de los durmientes la queja siguiente, que alude a su indicación sobre suspensión de las remesas de aquellos y de remitir los durmientes a Punta del Este, la primera de Diciembre y la segunda de Octubre del mismo año.

"Mis representados siguen insistiendo sobre
" la necesidad de que ustedes tomen con urgen-
" cia las resoluciones que aún están pendientes,
" pues todas estas demoras en tomarlas les
" perjudican y les impiden de encaminar la
" cuestión de las entregas en la forma venta-
" josa que ustedes conocen, para esa Empresa
" y para el Estado".

Insistimos de nuevo ante el Contralor con fecha 12 de Abril, sobre necesidad de un pronunciamiento, diciendo:

"Como son éstas cuestiones que la Empresa
" no puede resolver sin el acuerdo de esa Ofi-
" cina, por tratarse de propuestas que alteran
" el Pliego respectivo, agradeceremos a usted
" su resolución a la mayor brevedad, para con-
" testar al señor Wavrin, cuya insistencia en
" reclamar contestación a sus propuestas nos
" coloca en situaciones desfavorables".

Recién el 7 de Mayo, la Oficina comunicaba que no se aceptaba la suspensión y recién el 12 de Mayo se aceptaba por el Consejo Nacional de Administración, la proposición para el transporte de los durmientes hasta San Carlos, con un recargo de $ 8.90 los mil kilos, formulada por Semmartín y Cía., poniéndose término a una situación que todo lo dificultaba, para lo cual, como se ve, fué menester seis meses, que importaron lamentables demoras en la colocación de la vía.

Y sea dicho de paso: mientras la Empresa Berlan y Cía. se preocupaba de allanar obstáculos y de ahorrar gastos, se le retuvieron durante siete meses más de 40.000 pesos por concepto de durmientes abonados a los proveedores en cumplimiento del contrato celebrado con éstos, obligando por último a la Empresa, que no tenía porque soportar esa situación injusta y anómala, a no recibir más durmientes, lo que ocasionó una nueva demora.

Balastaje

La fijación del precio para el trabajo de las balasteras dió lugar a una incidencia enojosa, motivo también de alguna demora en la obra; y lo curioso del caso es que la incidencia surgió porque la Oficina de Contralor, equivocadamente, se había empeñado en un precio que resultaba más elevado y, por lo tanto, menos favorable a la Empresa que el sostenido por éste.

Inútiles fueron las gestiones verbales para convencer a dicha Oficina de su error, y si bien la Empresa, preocupándose tan sólo de sus intereses podía haberse atenido a las indicaciones de aquella, hizo lo posible para evitar al Estado tal perjuicio, lo que motivó una conminatoria del Contralor así concebida:

" San Carlos, Marzo 31 de 1927. — Seño-
" res E. Berlan y Cía. Presente. — Contes-
" tando su 42|11|221 de esta misma fecha, —
" intímosles bajo la más seria responsabilidad
" que prosigan haciendo la extracción de ba-
" lasto en la medida que sea necesario, y ajus-
" tándose a las condiciones establecidas en
" las notas de esta Oficina N.o 1661 de fe-
" cha 26 de Febrero ppdo. y 1690 de fecha
" 15 de Marzo que reiteraba la primera."
" En consecuencia y hasta tanto no se pro-

" duzca resolución de la Superioridad en es-
" te asunto, deberá esa Empresa extraer ba-
" lasto a destajo, abonando la suma de sesen-
" ta y nueve centésimos por metro cúbico
" por dicha extracción, carga y descarga has-
" ta diez kilómetros de distancia y cincuenta
" y dos centésimos por las mismas operacio-
" nes con la tierra que sea necesario retirar
" de la balastera.

" Saludo a Vds. muy atte. (Firmado) *Ma-*
" *rio Lenzi.*"

En realidad, desde que, según el contrato el precio de la mano de obra debía ser fijado de acuerdo entre la Empresa y la Administración Pública, no podía, el Contralor, imponer a la Empresa su voluntad al respecto, por lo cual aquella contestó la nota precedente en ésta forma:

" San Carlos, Abril 9 de 1927. — Señor
" Jefe del Control y Vigilancia de las Obras,
" ingeniero Mario Lenzi. — Muy señor nues-
" tro:"

" Se refiere a sus notas Nros. 1742
" y 1728."

" La Empresa desea según lo dispuesto en
" el Contrato, establecer cuanto antes el acuer-
" do con la Administración Pública sobre el
" precio a pagar por extracción de balasto a
" destajo en balasteras a cuyo efecto ha tras-
" mitido ya todas las informaciones necesarias
" a la Superioridad."

" En consecuencia, nos permitimos rogar a
" Vd. quiera interesarse en obtener una pron-
" ta resolución para evitar los perjuicios que
" ya empiezan a notarse en los trabajos de le-
" vante."

" Saludamos a Vd. muy atte. (Firmado)
" *E. Berlan y Cía.*"

La respuesta que se obtuvo, contenida en la siguiente comunicación informa del fracaso de nuestras gestiones, así como de la insistencia en la pretensión absurda de imponer precios contra lo prescripto en el contrato.

Dijo la Oficina de Contralor:

" N.o 1752. — San Carlos, Abril 11 de
" 1927. — Señores E. Berlan y Cía. — Pre-
" sentes.

"En contestación a su 42|11|256, manifiés-
" toles que mantengo en todo su vigor lo re-
" suelto por esta Oficina en notas 1738 y 1743
" basado principalmente en irregularidades
" ocurridas en el primitivo pedido de precios
" para la explotación de balasteras; y a la
" vez, hago responsable a esa Empresa de los
" perjuicios que Vds. mismo declaran que em-
" piezan a notarse en los trabajos de levante
" ya que no tienen otro origen que su deci-
" dida actitud de no acatar las disposiciones
" claras y terminantes de esta Oficina.

" Saludo a Vds. muy atentamente. (Fir-
" mado) *Mario Lenzi.*"

Al mismo tiempo, la Dirección de Ferrocarriles nos daba vista de otra nota del Contralor en el mismo sentido, que nos impuso la tarea de levantar los cargos que se nos dirigían y demostrar la justicia de nuestra actitud en estos términos:

" N.o 42|17|420. — Montevideo, Abril 28 de
" 1927. — Señor Director de Ferrocarriles, In-
" geniero Eduardo García de Zúñiga. — Muy
" señor nuestro:"

" Es con verdadera sorpresa que nos he-
" mos enterado de la nota de la Oficina de
" Control, fechada el 7 del corriente, de la
" que el Sr. Director se ha servido conferir-
" nos vista; y decimos que con sorpresa, por-
" que aún cuando una larga experiencia nos
" ha convencido de que dicha Oficina come-
" te el error de entender su cometido, no como
" de fiscalización sino de obstaculización de
" nuestra obra, como lo demostramos con lu-
" jo de pruebas en la nota de fecha 11 de
" Mayo último, nunca hubiésemos creído que
" llegase a producirse contra nosotros del mo-
" do que lo ha hecho en la nota en vista, pre-
" cisamente cuando la Empresa da las mayo-
" res pruebas del deseo de llevar a buen tér-
" mino sus trabajos, habiéndose puesto en si-
" tuación de entregar al servicio el trozo de
" San Carlos a José Ignacio antes del 1.o de
" Marzo, lo que no se hizo por no haberlo dis-
" puesto la Superioridad, y estando ahora en
" aptitud para entregar la línea hasta Garzón,
" no faltando para ello más que llenar algu-
" nos detalles sin mayor importancia."

" No tomaremos en cuenta la indicación " que formula el señor Jefe de Control sobre " rescisión del contrato, por considerar que " dicho funcionario no ha podido, sin exceder- " se en sus facultades, hacer a la Superio- " ridad indicaciones de esa índole, ya que su " misión no es otra que fiscalizar nuestros " actos y dar cuenta de ellos al señor Direc- " tor, sin que le incumba proponer solucio- " nes cuya iniciativa tiene que estar y está " en más altas esferas. — Nos concretaremos, " pues, a contestar los cargos contenidos en " la nota en vista."

"Es realmente curioso que el Señor Jefe " de Control quiera fundarse, para atacar a " la Empresa, en uno de los episodios más " desgraciados de su actuación, y bien pode- " mos hablar así porque, como lo hemos de- " mostrado en nuestras notas anteriores rela- " tivas a ese asunto, nosotros hemos querido " se aceptara para el balastaje una propues- " ta mucho más ventajosa que la recomenda- " da por el Sr. Jefe de Control, por cuya " culpa se está gastando, en esa parte de la " obra, más de lo que debería gastarse."

" Nosotros, aún cuando la aceptación de " una propuesta más cara nos beneficiaba ele- " vando nuestros porcentajes, sostuvimos la " más baja, con el mismo espíritu que nos " animaba en las diferentes economías que, " por nuestra sola iniciativa, hemos realiza- " do en beneficio de la Administración, co- " mo la variante de José Ignacio (economía " de 30 a 40.000 pesos); la variante en el Ce- " rro de Isaías (de 30.000 pesos); aceptada " no obstante la oposición del Control; el cam- " bio de sistema para la construcción de " puentes y otras reformas igualmente prove- " chosas."

" Por la propuesta que nosotros recomenda- " mos, se debía pagar en la explotación del " balasto, cincuenta centésimos el metro cú- " bico en wagón chico y cincuenta y cinco y " medio en wagón grande, con descarga hecha " por la Cuadrilla de Levante, mientras por " la propuesta aconsejada por el Control pa- " gamos, o más exactamente, paga el Estado, " sesenta y ocho centésimos el metro cúbico."

" A pesar de la larga discusión tenida con " la Oficina de Control, no hemos logrado " convencerla de su error, lo que no es raro, " pues como lo hemos probado ante el señor " Director, aquella no conocía ni las dimen- " siones de los wagones que se utilizan. —

" La divergencia está pendiente de resolución, " pero, entre tanto, vistas las exigencias del " Control, y a fin de que no se entorpeciera " la obra, iniciamos los trabajos con arreglo " a lo dispuesto por el Control, evidenciando, " una vez más, nuestra buena voluntad, ya " que ni aquél ni aún la Superioridad podían " imponernos precio, desde que, según el Ar- " tículo 4.o del contrato, los precios para los " trabajos a destajo o en otra forma "*se fi-* " *jarán de acuerdo entre la Administración* " *Pública y la Empresa*", lo que excluye la " obligación de licitar e impide también que " una sola de las partes fije dichos precios."

"Pero es que la Oficina de Control no pa- " rece haber leído, siquiera una vez, el Con- " trato y por eso no vacila en invocar ese " Artículo, para demostrar que hemos viola- " do esa convención al no acceder a su or- " den para que convoquemos de nuevo a los " proponentes a fin de pedir los precios. — " Es, precisamente, por ajustarnos a dicho " Artículo que no lo hacemos, pues él dispo- " ne que se haga licitación para la compra " de materiales y herramientas, pero, por el " contrato, como se ha visto, para el precio " de los trabajos a destajo o en otra forma, " dispone que los precios se fijarán de acuer- " do entre la Administración Pública y la Em- " presa."

" Amparados en esa cláusula y teniendo en " cuenta, además, que está pendiente de reso- " lución superior, la discusión con la Oficina " de Control sobre el precio del balastaje, " es que nos hemos rehusado a proceder como " lo indicaba dicha Oficina que olvida por " completo que no somos dependientes suyos, " sino contratistas que actuamos con arreglo " a un convenio obligatorio para las dos par- " tes que lo firmaron, y que cuando consi- " deramos que se nos quiere imponer una obli- " gación no enunciada en él o desconocer un " derecho que él nos acuerda, tenemos la fa- " cultad de oponernos, quedando el caso, si no " se resuelve amistosamente, bajo la jurisdic- " ción del arbitraje."

" Si en éste caso el Control desea conocer " los precios de otros proponentes para com- " pararlos con los precios ya obtenidos, puede " hacerlo, pero nosotros no tenemos tal obli- " gación por el Contrato, mucho menos cuan- " do está pendiente de resolución superior la " cuestión sobre precios para el balastaje, que " el Control no puede, por sí solo, resolver."

"Hacemos presente que la Empresa salvó "siempre sus derechos con arreglo al artícu- "lo 4.o, pues aún en aquellos casos en que, "como siempre trata de hacerlo, consiguió "allanar amistosamente una disidencia sobre "precios, lo hizo manteniendo esos derechos, "como lo prueba la nota de Mayo 6 de 1924, "que dice así:

"22|6|488. — Excmo. Señor Ministro de "Obras Públicas. — Ingeniero Santiago Cal- "cagno. — Señor Ministro:

"Habiendo llegado a concretar un "modus "vivendi" con el Jefe de Control del Ferro- "carril de San Carlos a Rocha, para la fija- "ción de precio del trabajo de movimiento de "tierra, no existe, por el momento, interés en "proseguir la cuestión planteada respecto "del procedimiento de la licitación para tal "efecto."

"Dejamos constancia, no obstante, de que "no renunciamos al derecho que a la Empre- "sa otorga el artículo 4.o del Contrato, reser- "vándonos en consecuencia, acudir a los me- "dios previstos en éste para solucionar toda "disidencia insalvable, para el caso, impro- "bable, de que dicho "modus vivendi" ca- "ducara."

"Saludamos al Señor Ministro con toda "consideración. — Montevideo, Mayo 6 de "1924. (Firmado) *E. Berlan y Cía.*"

"Por lo demás, resulta verdaderamente ori- "ginal que el señor Jefe de Control nos re- "cuerde el compromiso que impone a la Em- "presa el artículo 2.o del Contrato, en el sen- "tido de reducir el costo de la obra, en el "momento en que él quiere que el Estado "pague sesenta y ocho centésimos por lo que "nosotros queremos pagar cincuenta a cin- "cuenta y cinco centésimos el metro cúbico, "estándose a estas horas pagándose más de lo "que se debería abonar, por culpa del empe- "cinamiento de dicho funcionario".

"En cuanto al cargo que se nos dirige en "el sentido de que desacatamos a la oficina "al no extraer la cantidad de balastro que "demanda el desarrollo de los trabajos, y de "acuerdo con el número de obreros que se pa- "gan, afirmamos que es absolutamente falso."

"Agregaremos, que como en nota núme- "ro 1752, el Control nos hablara de irregula- "ridades cometidas en el primitivo pedido de "precios, le contestamos al día siguiente 12 "del corriente, diciéndole:

"42|11|292-293. — San Carlos, Abril 12 "de 1927. — Señor Jefe de Control y Vigi- "lancia de las Obras. — Ing. Mario Lenzi. — "Muy señor nuestro:"

"Se refiere a su número 1752."

"La Empresa no puede aceptar los tér- "minos de su nota citada *y pide que de inme- "diato esa Oficina señale las irregularidades "ocurridas en el pedido de precios para la ex- "tracción de balastro a destajo, lo que se hizo "con el único fin de conocer las pretensiones "de los interesados e ilustrar a usted sobre "el precio que convenía pagar*, debiendo te- "nerse presente los términos de nuestra nota "42|11|14-14 de fecha 22 de Febrero ppdo., y "las disposiciones del Contrato".

"La Empresa tiene opinión formada so- "bre el particular e insiste en su proposición "de pagar *cincuenta centésimos* el metro cú- "bico en wagón chico y *cincuenta y cinco y "medio centésimos* en wagón grande por tra- "tarse de una estimación muy razonable y "deseando además propiciar el acuerdo nece- "sario en los casos que el Contrato así lo de- "termina, dentro de la mejor economía y en "favor de los intereses del Estado, sin explo- "tar al personal obrero".

"Tampoco podemos aceptar su manifes- "tación relativa al acatamiento de las indica- "ciones de esa Oficina, desde que siempre he- "mos prestado preferente atención, y hemos "dado cumplimiento a las instrucciones reci- "bidas, y si actualmente en la explotación a "destajo pagamos $ 0.68 centésimos el metro "cúbico, lo que solo debía costar a la Admi- "nistración Pública $ 0.52 centésimos y "$ 0.575 con descarga hecha por la Cuadrilla "de Levante, es precisamente por atender las "determinaciones de esa Oficina sin el acuer- "do de la Empresa".

"Saludamos a usted muy atte. (Firmado): "*E. Berlan y Cía.*".

"La Oficina de Control guardó absoluto "silencio sobre las irregularidades apuntadas, "lo que demuestra que, si su pretensión de "que hiciéramos nueva licitación era infunda- "da desde el punto de vista de nuestras obli- "gaciones contractuales, lo era también por "la inexactitud de los hechos que denun- "ciaba".

"Dice también la Oficina de Control que "vuelven a producirse en los trabajos de le- "vante los mismos hechos que se produjeron

"en las obras de arte, según demostró en sus "notas 942, 965, 985 y exposición del 24 de "Mayo último. Contestamos que nosotros le- "vantamos públicamente los cargos contenidos "en esas notas, y que en cuanto a dicha expo- "sición no la conocemos porque, aún cuando "se anunció oficialmente su publicación, nun- "ca apareció, lo que, unido a la conciencia "que tenemos de haber procedido con toda "corrección, nos convence de que no debió ser "muy fuerte la posición en que quedaron los "expositores".

"Por lo que respecta a las responsabili- "dades que tan severamente quiere la Oficina "del Control hacer recaer sobre la Empresa "por los perjuicios en los trabajos de levan- "te, no existiría si aquélla no se hubiera em- "peñado en adoptar una propuesta menos "ventajosa en el costo y en forma del traba- "jo. El descargue por el destajista ocasiona "demoras y trastornos. Además, la cuadrilla "de levante tiene que estar inactiva mientras "se efectúa la descarga, por los movimientos "del tren, siendo a menudo necesario rehacer "el trabajo, porque con la descarga por el "destajista y con dicho movimiento, se des- "calzan trozos de vía ya preparados. Todos "esos inconvenientes se obviarían efectuando "la descarga por la misma cuadrilla de Le- "vante, como se haría de acuerdo con la pro- "puesta que impugna el Control".

"Por eso mismo, aprovechamos la oportu- "nidad para pedir al señor Director quiera "activar la resolución en la oposición sobre "las propuestas, que ha surgido entre nos- "otros y aquella Oficina, para aplicar la pro- "puesta que la Empresa considera mejor, si "tal es también el sentir de la Superioridad, "o para buscar, de inmediato, alguna solu- "ción si aquella no fuese aceptada, lo que nos "parece realmente imposible".

"En resúmen, señor Director, son falsas "las imputaciones sobre irregularidades en el "pedido primitivo de precios para la explo- "tación del balastro, irregularidades que el "Control no ha podido concretar; ni nos al- "canza responsabilidad en las demoras y tro- "piezos que se producen en esa parte de la "obra, porque son causadas por la aplicación "de un procedimiento que nosotros impugna- "mos; y, en cuanto a la negativa a solicitar "nuevos precios, está fundada:

"1.° — En el artículo 4.° del contrato, que "solo impone la licitación para compra "de herramientas y materiales, deter- "minando que el precio del trabajo a "destajo se fijará por acuerdo entre "la Administración y la Empresa".

"2.° — En que está pendiente de reso- "lución superior la disidencia sobre el "precio del trabajo de balastaje, y en "que sometido el punto a la Superiori- "dad, la Oficina del Control no puede "atribuirse ingerencia en él, menos pa- "ra imponernos obligaciones que el "Contrato no autoriza".

"Creemos que el señor Director ha podi- "do comprobar personalmente nuestro deseo "de allanar cualquier dificultad y de activar, "en todo lo posible, los trabajos; y creemos, "que también tendrá juicio formado sobre los "obstáculos que la acción del Control ha "opuesto al cumplimiento de tales deseos. En "su afán por ejercer con severidad sus fun- "ciones, afán, cuya sinceridad no discutimos, "el Jefe del control obstaculiza el avance de "las obras, en forma lamentable; y debemos "agregar que mientras para tales objetos, el "Control despliega un empeño insuperable, "carece de toda iniciativa para dar impulso "a los trabajos mediante las instrucciones y "planos que está obligado a darnos y la re- "solución inmediata de las sencillas cuestio- "nes que surgen a cada paso como resulta- "do natural de aquellos. Se puede afirmar "que esa falta de instrucciones es lo que ha "impedido que la obra esté ya concluída has- "ta Garzón. Lo que pasa con los servicios "de aguas en las Estaciones concurre a pro- "barlo, pues aún no sabemos si se ubicará "el tanque en San Carlos; si las columnas "propuestas serán aceptadas; si la toma de "agua se hará en el arroyo de San Carlos, ni "que clase de bomba y motor se han de ad- "quirir. La construcción del edificio de la "Estación San Carlos, con la intervención del "Control, necesitó más de un año. En cam- "bio el de la Estación José Ignacio, con la in- "tervención directa de la Dirección de Fe- "rrocarriles, se halla casi terminada y solo "habrá requerido cuatro meses y medio. La "construcción de una Estación provisoria en "Garzón, ha sido también dificultada por el "Control, en disidencia con la Empresa, di- "sidencia que el señor Director resolvió de "acuerdo con nosotros".

"Pedimos disculpa al señor Director por
"haber entrado en estas consideraciones que
"no conciernen directamente a los puntos con-
"tenidos en la nota vista; pero la infundada
"ofensiva del Señor Jefe del Control, nos ha
"obligado a poner frente a nuestra posición
"en la obra, la que ha adoptado él desde que
"se hizo cargo del puesto. Esto no impedirá,
"naturalmente, que sigamos tratando de pres-
"tar toda nuestra buena voluntad a la obra
"en que estamos empeñados, esforzándonos
"por satisfacer los deseos de la Administra-
"ción Pública, siempre que sea ello posible,
"como estamos seguros de haberlo hecho en
"todo tiempo".

"Solicitando del señor Director quiera te-
"ner por evacuada la vista conferida, nos es
"grato saludarlo muy atentamente. — (Fir-
"mado): *E. Berlan y Cía.*".

El final de la incidencia fué favorable a la Empresa Berlan y Cía., pero sus efectos contra la regular prosecución de los trabajos se habían ya producido.

Material rodante para los trabajos de enrieladura

Es fácil comprender que la base indispensable para llevar a cabo, en la construcción de una vía férrea, los trabajos de enrieladura, es la disposición de un material rodante adecuado y bastante para llenar las exigencias de dicha tarea. Desgraciadamente, la Empresa Berlan y Cía., en esta como en tantas otras fases de la obra, vió dificultada su acción en forma que inutilizó todo su empeño para darle vigoroso impulso.

Se empezó por no dar a la Empresa, y se debe hacer notar que se trataba de una obligación de la Administración Pública, expresamente consignada en el contrato (artículo 24) más que dos locomotoras de un peso en orden de marcha de 12 a 25 toneladas, y 16 wagones para el transporte de balasto con capacidad para 10.000 kilos cada uno y sin frenos automáticos.

La Empresa expresó la necesidad absoluta para regularizar y activar los trabajos, de disponer de dos locomotoras en orden de marcha de 32 a 40 toneladas con un material de wagones aptos para transportar el balasto y el material de vía.

Para conseguir las dos locomotoras, realmente indispensables, fué necesario perder seis meses en discusiones con el Contralor, hasta que al fin la Dirección de Ferrocarriles ordenó su adquisición; y en cuanto a los wagones se proporcionaron a la Empresa muy lentamente.

Con locomotoras de peso liviano era imposible obtener la gravitación necesaria para conseguir la debida presión del material, consolidando los terraplenes. Era absurdo pretender hacerlo sobre rieles de 40 kilos por metro, con locomotoras livianas. La resistencia contra la provisión de las referidas máquinas pesadas no tenía explicación posible, y sin embargo, lo repetimos, se perdieron seis meses.

Servicio de agua para las locomotoras

Preocupándose como siempre de todo lo relativo a la obra con la debida anticipación, desde Diciembre de 1926, la Empresa indicó la necesidad de adquirir tres tanques para la provisión de agua a las locomotoras.

Recién en 20 de Enero de 1927 se autorizó el pedido de propuestas para la misma, en virtud de cuya autorización la Empresa pidió precios a tres firmas acreditadas de Montevideo, y resultando más conveniente la propuesta F. E. Price y Cía., se resolvió adquirir los

tanques ofrecidos por ésta en 9 de Febrero de 1927. Las propuestas para el montaje tuvieron también una larga tramitación dándose principio a ese trabajo recién en Octubre de 1927. Había transcurrido casi un año desde que la Empresa formuló el pedido.

Con la misma fecha que se autorizaba el pedido de precios para los tanques (26 de Enero de 1927) se daba igual autorización para la compra de seis gruas , y éstas no llegaron a poder de la Empresa hasta Diciembre de 1927.

Para completar lo relativo al servicio de agua, falta recordar lo que ocurrió con las cañerias, imprescindibles también para dicho servicio.

Con fecha 19 de Marzo de 1927 se pidieron precios de caños a la General Electric, a F. E. Price y Cía. y a Ernesto Quincke.

De 20 a 26 de Marzo esas casas formulan sus propuestas.

Con fecha 31 de Mayo el Contralor dispone se pidan precios a Sociedad "Tubos Mannesmann", Pike y Cía., y Roger de Wavrin.

En Junio 6, Pike y Cía. manifiestan que no tienen caños.

En Junio 9, la Sociedad Tubos Mannesmann cotiza precios y lo propio hace el 20 Roger de Wavrin.

El 23, la Empresa eleva las propuestas a la Oficina de Contralor. Además en Julio 1.° se eleva a la Dirección de Ferrocarriles una nota de Roger de Wavrin ampliando su propuesta. Recién el 6 de Setiembre se hace saber a la Empresa que debe contratar los caños a la Sociedad "Tubos Mannesmann"; en Setiembre 13 se formaliza la operación, pero los caños no llegaron a poder de la Empresa hasta el 10 de Enero de 1928. Ocho meses de demora sin culpa ninguna de la Empresa.

Telégrafo

La construcción de la línea telegráfica requirió también una larga tramitación llena de dilaciones inútiles y de resoluciones contradictorias.

En 28 de Setiembre de 1923, la Oficina de Contralor requirió de la Empresa E. Berlan y Cía. que adoptara las medidas concernientes a la instalación de la línea, lo que contestó la Empresa en la forma siguiente:

" 29|1|70. — San Carlos, Octubre 11 de " 1923. — Señor Encargado del Control y Vi- " gilancia de las Obras. — Ing. Carlos Bonas- " so. — Muy señor nuestro:"

" Refiriendo a su nota A - 30 de fecha 28 " de Setiembre ppdo., relativa a la construc- " ción de la línea telegráfica, manifestamos a " Vd. que la Empresa se encuentra dispuesta " a tomar todas las medidas del caso para ini- " ciar esa instalación, pero considera indis- " pensable resolver previamente los siguientes " puntos: calidad y dimensiones de la madera " de los postes; altura sobre el nivel del te- "" rreno; forma de empotramiento; distancia " entre postes y demás detalles que formarán " el tipo de la línea telegráfica a construirse. " Una vez en posesión de estos datos, la Em- " presa solicitará precios para ir efectuando " la adquisición y arrime de los materiales, " a fin de encontrarse preparada para dar " principio a ese trabajo".

" Saludan a usted muy atte.—(Firmado): " *E. Berlan y Cía.*".

Efectuada la licitación se resolvió desechar todas las propuestas, y adoptar un tipo de poste de cemento armado, en el decreto que sigue:

" Ministerio de Obras Públicas. — Montevideo, Diciembre 11 de 1924. — Habiéndose " rechazado las propuestas presentadas a la " licitación efectuada para la provisión de ro- " llizos de madera destinados a la línea tele- " gráfica para el servicio del Ferrocarril de " San Carlos a Rocha, en virtud de resultar " muy elevado el precio de $ 9.00, cotizado

"por cada uno. Vistos los presupuestos for-
"mulados por la Dirección de Ferrocarriles
"para la construcción de postes telegráficos
"con el destino ya indicado, cuyo costo es de
"$ 6.54 los de cemento armado; de $ 6.42
"utilizando riel cimentado con hormigón y de
"$ 5.68 con riel unido rígidamente a dos tro-
"zos de igual metal, no estando incluído en
"éstos dos últimos precios el valor del riel.
"Y considerando más económica y convenien-
"te la construcción de los referidos postes de
"cemento armado. El Consejo Nacional de
"Administración resuelve: Aprobar el tipo de
"postes telegráficos de cemento armado pro-
"puesto por la Dirección de Ferrocarriles y
"se autoriza su construcción en el número ne-
"cesario por la Empresa E. Berlan y Cía., y
"en la inteligencia de que su costo quede en-
"cuadrado dentro del presupuesto formulado
"por la expresada Dirección. Comuníquese y
"vuelva a la mencionada Dirección a sus
"efectos. — Por el Consejo: FLEURQUIN.
"—S. A. CALCAGNO. — *Manuel V. Rodríguez,*
"Secretario".

La Empresa no podía como es natural, aceptar que se le impusiera un precio que podía resultar más elevado en la ejecución, por lo cual el 25 de Diciembre formuló sus objecciones en tal sentido, provocando casi un mes después, nuevo decreto en que se declaraba:

"Que no obstante haberse fijado en la
"expresada suma de $ 6.54 el importe de cada
"poste, de acuerdo con el presupuesto aproxi-
"mado que formuló la Dirección de Ferroca-
"rriles, se abonará a la Empresa Berlan y Cía.
"el costo real resultante de la construcción de
"los mismos, más las comisiones respectivas,
"de acuerdo con el artículo 2.° del contrato
"celebrado con la referida Empresa".

La Oficina de Contralor envió después a la Empresa un tipo de poste de cemento armado, en armonía con el decreto de 11 de Diciembre, pero, al mismo tiempo, indicaba que no se iniciaran los trabajos sin recibir sus instrucciones, pues deseaba evidenciar la resistencia del poste proyectado, antes de autorizar la construcción de la línea.

Y esas instrucciones quedaron indefinidamente demoradas, lo que obligó a la Empresa, en 18 de Junio de 1925, a reclamar una resolución para saber a qué atenerse.

"Ahora bien, (decía la Empresa) aten-
"diendo su indicación verbal dadas las dudas
"manifestadas por usted sobre la resistencia
"de los postes proyectados que deseaba recti-
"ficar, no dimos principio a su confección,
"por cuyo motivo, agradeceremos se sirva co-
"municarnos su resolución sobre el particu-
"lar".

Nada se contestó a ésto hasta que, más de três meses después, en 22 de Setiembre de 1925, se nos hizo saber que el Consejo Nacional dejando sin efecto sus resoluciones anteriores, sustituía el tipo de poste adoptado por uno de pino de tea, de 0.10 x 0.10.

Quiere decir, pues, que la simple tramitación relativa a la construcción de la línea telegráfica, iniciada en Setiembre de 1923, concluyó sin culpa ninguna de la Empresa, en el mismo mes de 1925. — ¡Total dos años!

Conclusiones

Llega este alegato a su parte final, por lo cual debemos exponer sus resultancias y formular las conclusiones que de él se derivan.

La construcción del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, no hemos de negarlo, ha requerido más tiempo del que debía requerir y ha importando una erogación muy superior a la que habría causado de hacerse las cosas en debida forma. Pero en ello la Empresa Berlán y Cía. no tiene la menor responsabilidad, pues ni en las tramitaciones interminables ni en las incidencias inútiles

ni en la adopción de un trazado malo y caro ni en ninguno de los hechos que han encarecido y demorado los trabajos se pueden señalar actos que la comprometan.

Es cierto que alguna vez se ha insinuado la sospecha de que, estando en su interés demorar la obra para hacerla más costosa y elevar sus ganancias, por la gravitación prolongada de los gastos generales, la demora era fruto de su lentitud y de sus maniobras; pero, fuera de la prueba en contrario que resulta de los hechos enunciados en todas las páginas que preceden, nos bastará recordar que siempre que le fué dado conseguir una economía en el costo de aquélla, la propuso, por acto espontáneo y propio, preocupándose más de los intereses de la Administración Pública que de los suyos; así como en todo momento, urgió por que se adoptaran las resoluciones conducentes a la rápida prosecusión de los trabajos.

Con recordar que la Empresa Berlan y Cia. presentó y sostuvo un trazado que importaba un costo mucho menor en el movimiento de tierra del que requería el trazado adoptado en definitiva, y que combatió también otro trazado mucho más costoso que éste, basta para poner en evidencia la completa injusticia de tal imputación.

Podemos agregar, en el mismo sentido, el hecho, ya recordado, de haber tratado la Empresa, de sustituir los puentes de cemento armado por puentes metálicos con una economía de doscientos mil pesos; y por último que propuso e hizo aprobar por el Consejo Nacional dos variantes que tendían al mismo fin; nos referimos a la variante entre el Km. 28.604.18 y el Km. 33.330.50 que disminuyó los movimientos de tierra y la mampostería del puente José Ignacio, y a la variante entre el Km. 54.050 y 56.102 que redujo también dichos movimientos.

Ambas variantes, propuestas por la Empresa Berlán y Cía. a la Administración Pública, importaron economía de 70.000 pesos más o menos, así como ahorro de tiempo bien apreciable, como que la segunda permitió anticipar en cuatro meses la entrega de la línea al servicio público.

La Empresa no tenía, en realidad, obligación de favorecer así al Estado en perjuicio propio. Con aceptar en silencio lo dispuesto por la Administración Pública no hubiera faltado, ciertamente, a su deber estricto. Sin embargo, procediendo a conciencia y no deseando conseguir ninguna ganancia que no fuera impuesta por el proceso normal de la obra, se preocupó en todo momento de realizar el menor gasto dentro de lo que permitía la eficacia de los trabajos, y, como se ha visto, lo consiguió en algunas ocasiones, no lográndolo en lo relativo al trazado, por la resistencia de la Administración Pública.

No discutiremos si en éstas últimas ocasiones la razón, en lo fundamental, estaba de parte de aquella, pués aún dando por probado esto último siempre quedaría evidenciado el afán de la Empresa Berlan y Cía. por resolver todas las cuestiones que se presentaban, no con el criterio mezquino de aumentar los gastos para elevar sus lucros, sino con el decidido propósito de reducir los gastos en beneficio del Estado y en perjuicio propio.

Por lo demás, siempre resultaría inconciliable con la realidad de las cosas la pretensión de lanzar sobre la Empresa Berlan y Cía., la responsabilidad de los errores y de las culpas que puedan emanar de la construcción del Ferroca-

rril de San Carlos a Rocha, cuando, según el segundo contrato, no era más que un simple instrumento ejecutor de las resoluciones adoptadas por la Administración Pública. La responsabilidad es inseparable de la libertad de acción, y dicho contrato retiró toda libertad de acción a la Empresa Berlan y Cía. No podía comprar una docena de palas ni colocar un metro de vía ni mover una vagoneta sin la autorización y el contralor de la Administración Pública. Hasta cuando, como en el caso del balastaje, pugnaba por un precio más reducido, tenía que detenerse ante la necesidad de obtener la aprobación que aún en los casos en que no surgiera discrepancia requería larga espera. En tales condiciones, atribuir a la Empresa la responsabilidad por el costo elevado y la demora de los trabajos resulta no solamente injusto, sino también absurdo.

Alguien ha señalado en la prensa, la obra, como ejemplo de la ineptitud del Estado, en general y especialmente para la construcción de ferrocarriles. A eso se ha contestado, en tono triunfal, que, como no se trata de obra construída por el Estado sino por una Empresa particular, solo puede ser invocada contra la ejecución de esas obras por los particulares. Ahora bien, es la verdad que la construcción del Ferrocarril de San Carlos a Rocha, solo en la apariencia y en el nombre, puede ser considerada como ejecutada por una empresa privada. En la realidad, es una obra ejecutada por la Administración Pública, desde que al contratista solo le quedaba el papel de agente ejecutor de las resoluciones de aquélla. En tal sentido, la Empresa no representaba sino un rodaje más en el pesado engranaje administrativo, agravando, aunque no lo quisiera, los defectos inherentes a la ejecución de obras públicas por el Estado.

En cambio, todas las ventajas de la ejecución de la obra por una empresa particular, con la indispensable libertad de acción que significa rapidez en los procedimientos, no excluyente de la fiscalización del Estado, quedaban irremediablemente anuladas.

Ya hemos mencionado la larga "via-crucis" de ida y retorno que hacían las gestiones más simples desde el sitio de los trabajos hasta la sede del Consejo Nacional. Las proposiciones de la Empresa llegaban a éste, después de pasar por la Oficina de Contralor, por la Dirección de Ferrocarriles, por el Ministerio de Obras Públicas y por la Comisión de Obras Públicas, bajando luego al Ministerio, a la Dirección de Ferrocarriles, a la Oficina de Contralor y por último a la Empresa, siendo fácil calcular el número de días empleados inutilmente para que cada una de dichas piezas administrativas ejecutara el movimiento que le correspondía.

Cuando se tramitaba el segundo contrato, los representantes de la Empresa, en las conferencias privadas que precedieron su celebración, hicieron notar la pesadez de la máquina que se trataba de montar; pero se contestó que en el terreno, en el sitio mismo de la ejecución de los trabajos, habría siempre un funcionario, el Jefe del Contralor, plenamente autorizado para resolver todas las dificultades y todas las dudas que pudieran surgir en el proceso de la obra.

Desgraciadamente, no fué así. El Contralor, temeroso de su responsabilidad, rara vez tomaba a su cargo la de dictar resoluciones. Buscaba casi siempre el amparo de la autoridad superior para descargo de aquella, y de ese modo,

un centralismo absorbente constituía la rémora invencible del desarrollo regular de los trabajos.

Agréguese a ésto que hubo siempre de parte de dicha Oficina un concepto equivocado de su verdadera misión. No era un fiscal, era un enemigo de la Empresa. No dudamos de que los funcionarios que así procedían lo hacían con lo mejor de las intenciones; pero, en realidad, conspiraban contra el fin que se proponían, contra la buena y rápida ejecución de la obra.

La aplicación de los artículos más claros del contrato era objeto de discusión; las proposiciones más sencillas y razonables eran objetadas y para la resolución más fácil se perdía un tiempo precioso. De ese modo, raro era el asunto que se resolvía en el terreno; casi todos tenían que llegar a Montevideo, realizando la peregrinación ascendente y descendente que ya hemos expuesto.

El único medio de haber hecho práctico en forma conveniente para la ejecución de los trabajos, el contrato que impuso a la Empresa el Ministro Calcagno, hubiera sido, lo repetimos, dar al Contralor una gran latitud de acción y obligarlo a ser rápido en sus resoluciones. No habiéndose procedido así, los resultados tenían que ser malos en cuanto a la duración de los trabajos y al costo de la obra, como efectivamente lo fueron.

Es posible que se diga que el contrato, celebrado bajo el Ministerio Calcagno, se cumplió en gran parte bajo otros Ministros, debiendo recaer en éstos la responsabilidad de lo ocurrido. A eso contestaríamos que la morosidad del Contralor y la centralización de la dirección de los trabajos en Montevideo, se hizo sentir bajo el propio Ministerio Calcagno. Más bien, los sustitutos de éste, ingenieros Alvarez Cortes y Benavides mejoraron algo la situación, procurando simplificar los trámites y adoptando un temperamento más conciliador, en lo que los acompañó el Director de Ferrocarriles, Ingeniero Eduardo García de Zúñiga.

Pero el mal fundamental radicaba en el contrato.

Algunos de los encargados de cumplirlo por parte de la Administración Pública, agravaron sus inconvenientes con una gestión agresiva y equivocada, pero es difícil afirmar que alguna voluntad humana hubiese podido hacerlo bueno y suprimir tales inconvenientes.

Verdad es que contra todas las objeciones que tal contrato podía provocar y provocaba, surgía la jactanciosa afirmación del ingeniero Calcagno, según el cual el contrato importó respecto del primitivo, al Estado, el ahorro de más de un millón de pesos, por concepto de rieles, material metálico para puentes y movimientos de tierra; pero se trata de una aseveración tan desatinada que cuesta creer haya sido pronunciada y estampada en letras de molde por persona que goza de la reputación de criterio serio y de técnico distinguido.

Antes de comprobarlo, recordaremos que el contrato con la Empresa Berlan y C.ª no fué celebrado por negociación directa con el Estado, sino previo llamado a licitación a la que concurrieron en competencia con ella dos firmas importantes.

Recordaremos, igualmente, que en esa licitación, la Empresa ofreció ventajas enormes, como lo prueba la siguiente comparación de precios:

Kilómetros arm. de vía

Cía. Obras Públicas . .	$ 17.650.00
Adams y Shaw	” 6.256.00
Berlan y Cía.	” 1.786.00

Edificios estaciones

Cía. Obras Públicas . .	$ ———
Adams y Shaw. . . .	” 24.450.00
Berlan y Cía	” 10.500.00

Kilómetro rieles y accesorios

Cía. Obras Públicas . .	$ 24.875.00
Adams y Shaw . . .	” 17.500.00
Berlan y Cía. . . .	” 4.686.00

Tonelada hierro puentes

Cía. Obras Públicas . .	$ 687.00
Adams y Shaw	” 346.00
Berlan y Cía.	” 330.00

Metro cúbico mampostería

Cía. Obras Públicas . .	$ 30.00
Adams y Shaw	” 23.46
Berlan y Cía. . . .	” 17.56

Metro desmontes piedra

Cía. Obras Públicas . .	$ 4.85
Adams y Shaw	” 5.32
Berlan y Cía.	” 1.60

Sumando esos rubros, se puede ver que en el conjunto de los precios unitarios apuntados, que son los más importantes de la obra, existía entre las dos propuestas más bajas, descontando la de la Compañía de Obras Públicas de Buenos Aires, que era sencillamente monstruosa, la diferencia siguiente:

Propuesta Adams Shaw .	$ 48.580.78
” Berlan . .	” 17.321.10

No en vano, la Dirección de Ferrocarriles, al dictaminar sobre las propuestas, después de comparar los respectivos precios unitarios, decía:

“He estudiado detenida y acabadamente “las tres propuestas presentadas a la licita- “ción pública para construir el ramal ferro- “viario San Carlos - Rocha y que fueron abier- “tas en presencia de los interesados en la Se- “cretaría de ese Ministerio, en la fecha 4 de “Octubre del corriente año”.

“En el deseo de estudiarlas en conjunto “y exponer con la mayor claridad a V. E. y “al Consejo Nacional de Administración que “deben entrar a resolver en defintiva en ese “asunto, es que acompaño el cuadro que he “confeccionado en este informe, y en el cual “van señalados los precios unitarios de las “distintas propuestas permitiendo su examen “analizar rápidamente las ventajas que ofre- “cen los varios proponentes”.

“De dicho examen se deduce, a juicio de “esta Dirección, que sólo uno de los propo- “nentes ha dado los precios de costo, como se “solicitaba en el pliego de condiciones”.

“Las propuestas número 2 y 3 (son las “de Adams Shaw y la de la Compañía de “Obras Públicas argentina) han cargado so- “bre el costo de los precios unitarios un por- “centaje de utilidad al cual habría que agre- “gar posteriormente un 10 por ciento que se- “ñala la ley como utilidad del contratista”.

En vista de tales razones, la Dirección de Ferrocarriles concluía aconsejando la propuesta Berlan y Cía.

Era entonces Ministro de Obras Públicas el arquitecto Pittamiglio, quien tan lejos estaba de querer favorecer a la Empresa Berlán, que el decreto de adjudicación de la obra hubo de ser dictado tres veces por el Consejo Nacional porque el Ministro redactaba la cláusula referente a los pagos en forma que no armonizaba con el pliego de condiciones y que la Empresa Berlan consideraba perjudicial. No decimos ésto para insinuar la idea de que el Ministro Pittamiglio quisiera deliberadamente

perjudicarla, sino para evidenciar que no tenía el propósito de favorecerla.

Tres veces, pués, subió el expediente al Consejo Nacional, sufriendo modificaciones el decreto de adjudicación de la obra, lo que excluye toda sospecha de que aquél lo aprobara en barbecho, cosa que nadie aceptaría, por lo demás, sabiendo que dicha corporación estaba constituída por los siguientes ciudadanos:

Martín C. Martínez.
Alfredo Vázquez Acevedo.
Ricardo Areco.
Feliciano Viera.
Francisco Soca.
Carlos A. Berro.
Ingeniero Rivas.
Domingo Arena.
Pedro Cosio.

Si, pues, realmente dicho contrato hubiese dado a la Empresa lucros excesivos no habría que atribuirlo a favoritismo ni a ningún factor inconfesable, sino a la modificación de los precios con el transcurso del tiempo, que lo mismo se habría podido producir contra la Empresa, infiriéndole serios perjuicios.

Pero, además, aún prescindiendo en ésto, la pretendida economía millonaria realizada por el Ministro Calcagno es, lisa y llanamente, un absurdo.

Según la información oficial que dió a la prensa el señor Calcagno cuando era Ministro de Obras Públicas, ese millón ''largo'' de economías para el Estado, conseguido por el nuevo contrato se descomponía así:

En rieles	$	347.579.00
En puentes . . .	''	411.730.00
Movimiento Tierra .	''	407.400.00
Total	$	1.166.709.00

Analizaremos dichas cifras una por una.

Respecto de los rieles, el cálculo de lo que habrían costado al Estado, según el contrato primitivo, es el siguiente:

Con arreglo al contrato, la Empresa debería suministrar alrededor de la mitad de dicha extensión.

En efecto, el artículo 41 del contrato dice así:

'' Artículo 41.—El contratista deberá em-
'' plear en la construcción de este trozo de lí-
'' nea férrea, los materiales y herramientas de-
'' positados en la Estación Rocha y que le se-
'' rán entregados por el Estado, y los cuales
'' han sido adquiridos por el mismo a la Uru-
'' guay Railway C.°.''

Ahora bien, el Estado tenía en la Estación Rocha, según inventario de la Dirección de Ferrocarriles, lo necesario para cubrir cuarenta kilómetros de vía, de modo que sólo el complemento era lo que la Empresa debía suministrar. Los kilómetros restantes debía según el contrato, recibirlos la Empresa, del Estado, quien daba ese destino al material propio que tiene en Rocha. Cierto es que dicho material resultó inservible, pero el Estado, para sustituirlo, era dueño de comprarlo donde le pareciera, no siendo lícito, en consecuencia, incluirlo en el material a proporcionar por la Empresa. — Ese complemento a proporcionar por la Empresa, con vías auxiliares y desvíos, según los diferentes trazados que sucesivamente se adoptaron era de:

Proyecto Storm	40	Kmts.
'' Storm - Soudriers.	37	''
'' Berlan y Cía. . .	41	''

El importe de tales extensiones de rieles al precio unitario de la propuesta de la Empresa Berlan y Cía. hubiera sido de:

Proyecto Storm . .	$	372.000.00
" Storm - Soudriers . .	"	344.000.00
Proyecto Berlan y Cía.	"	381.000.00

Si el Ministro Calcagno hubiera efectuado en dichas cifras una economía de 347.000 pesos hubiera hecho el milagro de adquirir, en los diferentes casos planteados:

Proyecto Storm:		
40 Kmts. por . .	$	25.000.00
Proyecto Berlan:		
41 Kmts. por . .	»	34.000.00

Ahora, en el caso del trazado Storm-Soudriers que fué el adoptado en definitiva tendríamos este caso, realmente estupendo: *que los 37 kilómetros de vía no solamente no habrían costado ni un centésimo al Estado, sino que le habrían regalado todavía con ellos 3.000 pesos.*

En efecto, la economía que dice haber realizado el ingeniero Calcagno, resulta superior en dicha suma al monto de los 37 kilómetros de rieles comprados al precio de la propuesta Berlan.

En lo que se refiere a la pretendida economía de 411.730 pesos en el material metálico para puentes no resulta menos inadmisible la jactanciosa afirmación del señor ingeniero Calcagno.

Ya hemos visto hasta que punto era absurda la afirmación de que la Empresa Berlán y Cía., según el contrato primitivo, hubiera obtenido una ganancia de 600 mil pesos por ese concepto.

Ya hemos visto que, aunque ésto fuera cierto, la Empresa Berlan y Cia. se vió forzada por el Estado a fijar un precio para el material metálico para puentes, pues su deseo, insistentemente manifestado, fué que dicho precio quedara sometido a la fluctuación de los precios en las Usinas.

Ya hemos visto que, impuesto por el Consejo Nacional un precio unitario fijo, si éste hubiera subido, como se preveía, la Empresa Berlan y Cía. habría tenido que soportar la diferencia en contra.

Ya hemos visto que la Empresa, desde que surgieron las diferencias con la Administración Pública, ofreció al entonces Ministro Calcagno, como base primordial de arreglo, renunciar la ganancia que pudiera obtener en el material metálico para puentes, fuese cual fuese su monto.

Eso debiera haber bastado para que el Ministro Calcagno se abstuviera de señalar como un triunfo suyo, cualquier economía obtenida en ese rubro, por la extorsión fácil con una Empresa que no quería lucrar a expensas de la Administración Pública con pleitos, por mas honestos y seguros que fueran éstos.

No lo entendió así el expresado señor, y en las manifestaciones que con todo aplomo lo daban reconquistando más de un millón de pesos para el Estado, incluyó esa partida de $ 411.730 como ahorro por concepto del material metálico para puentes.

Desmenucemos ese prodigio, digno del anterior.

El peso de los tramos metálicos de los puentes es el resultado de los cálculos que tienen por base la carga estática de prueba. Para los pesos aproximados de los tramos indicados más abajo por la Empresa, la carga estática de prueba ha sido representada por una máquina con su tender de un peso total de 106 toneladas, en orden de marcha.

Los tramos de puentes, de luces 5m00, 10m00, 15m00, 20m00 y 30m00, representan aproximadamente:

En el proyecto Storm . .		650 T.
” ” ”	Storm - Soudriers . .	1.100 T.
” ” ”	Berlan .	1.130 T.

Al precio de 330 pesos la tonelada fijado en la propuesta de la Empresa Berlán y Cía., tendríamos como costo del material metálico para puentes, dentro de cada propuesta las siguientes cifras:

Proyecto Storm . .	$	214.500.00
” Storm - Soudriers . .	”	363.000.00
Proyecto Berlan . .	”	372.900.00

Ahora bien, si el Ministro Calcagno hubiera realizado sobre éste rubro el ahorro de $ 411.730 que anunció jactanciosamente *urbi et orbe* habría realizado otro fenómeno estupendo.

En realidad, no cabe hablar sinò del trazado Berlan, pues era el adoptado cuando se celebró el nuevo contrato. Con arreglo a él podemos repetir que el monto de rieles y puentes que la Empresa debió proporcionar era:

Rieles	$	381.000.00
Puentes	”	372.900.00
Total	$	753.900.00

Ahora bien, el Ministro Calcagno dijo haber ahorrado por tales conceptos:

Rieles	$	347.759.00
Puentes	”	411.730.00
Total	$	759.489.00

Resulta según ésto, que en una suma total de $ 753.900, el Ministro Calcagno había ahorrado al Estado 759.489 pesos. Rieles y material metálico de puentes habrían salido gratis al Estado en esa milagrosa operación, algo más que gratis, pues en lugar de pagar pesos 753.900, habría recibido los rieles y el material para puentes sin desembolsar un centésimo y recibiendo cinco mil quinientos ochenta y nueve pesos para completar el regalo.

Veamos, ahora, si el famoso millón que, como se ve, no puede aparecer en estos rubros, aparece en el de movimiento de tierra.

El Ministro Calcagno fijó en pesos 407.400 la suma que economizó al Estado por concepto de movimientos de tierra, lo que significa que aún siendo exacta dicha cifra, comprobada la falsedad absoluta de las relativas a rieles y material metálico para puentes, nunca lograría llegar, sino triplicándose, a la economía del millón ciento sesenta y seis mil setecientos nueve pesos de que hablaba. Pero es lo cierto que la cifra enunciada no es más exacta que las otras dos que hemos examinado.

El primitivo trazado (Storm) exigía menor movimiento de tierra que el de Storm-Soudriers, y los precios pagados al realizar las obras con arreglo a éste trazado fueron superiores a los que fijaba la propuesta Berlan, ¿cómo, pues, se habría podido realizar economías, haciendo mayor obra por precios mas elevados?

Esa pretendida economía no es menos falsa que las ya pulverizadas en párrafos anteriores, y nos será muy fácil demostrarlo.

El primitivo proyecto del ingeniero Storm, exigía el siguiente movimiento de tierra:

Desmontes	418.832	Mts. 3
Terraplenes . . .	519.230	” ”

A los precios unitarios de la propuesta Berlan y Cia. esa parte de la obra hubiera exigido solamente $ 464.140.

Sobre ésta suma no hubiera podido efectuar nadie una economía de 407.400 pesos sin realizar el milagro de ejecu-

tar todos los terraplenes y desmontes de la línea entre San Carlos y Rocha por sólo 57.000 pesos, cifra tan absurda que no es posible detenerse un instante a considerarla.

Ahora bien, ejectuada la obra con arreglo al trazado Storm-Soudriers, y a los precios aplicados a la ejecución de la misma, el movimiento de tierra ha costado $ 1.002.711.

Lejos, pues, de haberse ahorrado cuatrocientos siete mil cuatrocientos pesos por ese concepto, la ejecución de la obra con arreglo al trazado Storm -Soudriers, representa en lo relativo a terraplenes y desmontes un desembolso de $ 538.571.00 más que lo que hubiese costado a los precios de la propuesta Berlan y Cía. con arreglo al trazado primitivo.

Y si en lugar de tomar el trazado Storm-Soudriers tomáramos, como punto de comparación, el de Berlan y Cía., llegaríamos a la conclusión de que aplicados a ese trazado los precios de la propuesta Berlán, se hubieran podido ejecutar los desmontes y terraplenes por $ 742.493, o sea siempre $ 260.218 menos que lo que han costado con arreglo al contrato definitivo que impuso a la Empresa Berlan y Cía., el ingeniero Calcagno.

La verdad es que el nuevo contrato no aseguró al Estado ninguna economía sino que, por el contrario, le impuso desembolsos mayores que los que hubiera ocasionado el contrato primitivo, lealmente cumplido, siendo verdad también que la Administración Pública, al rescindir en forma atentatoria el primer contrato y al imponer a la Empresa el que rigió en definitiva, dificultó y encareció la obra, dificultades y carestía que derivaban del carácter mismo del nuevo contrato y que se agravaron todavía por una gestión equivocada que, con la sana intención de defender los intereses públicos, obstaculizaba sistemáticamente la gestión de la Empresa, produciendo demoras y gastos que una política más razonable hubiera evitado.

Conclusión

La Empresa Berlan y Cía. llega al punto final de su exposición plenamente convencida de haber puesto en evidencia la seriedad y la corrección de sus procedimientos.

Está segura de no haber perseguido en ningún caso la obtención de lucros ilícitos, revelando, por el contrario, estar dispuesta a sacrificar buena parte de su derecho, no ya frente a las exigencias de la Administración Pública, sino, en muchas ocasiones, por resolución espontánea.

Tiene la convicción de que efectuada la obra con arreglo al contrato primitivo y al trazado que ella propuso, hubiera resultado de mejores resultados económicos en el futuro y se habría ejecutado a menor costo. La persistencia en el trazado Storm-Soudriers, simple capricho del Ing.. Calcagno, ha sido un gran error, cuyas consecuencias se palparán bien pronto, y la forma dada al contrato, incorporándole todos los defectos de la construcción de líneas ferroviarias por el Estado, sin las ventajas que puede ofrecer ese régimen, ha sido causa de su larga duración y de su elevado costo.

La Empresa Berlan y Cía. está libre de toda responsabilidad en ella, como lo comprueban hasta la evidencia las páginas anteriores, que ofrece al juicio de la opinión sensata del País.

E. BERLAN Y CÍA.

Juan Andrés Ramirez,
Abogado